

Gassleds kontraktsvilkår for gasstransport

Avtalens risiko- og ansvarsregulering i forhold til partenes
gjensidige kvalitetsforpliktelse

Kandidatnr: 591
Veileder: Sondre Dyrland
Leveringsfrist: 15. januar 2004

Til sammen 39420 ord

15.03.2004

Innholdsfortegnelse

DEL 1 TRANSPORTAVTALEN – INNLEDNING OG PLASSERING. PARTENES FORPLIKTELSER, MED SÆRLIG VEKT PÅ KVALITETSFORPLIKTELSEN 1

1 INNLEDNING 1

1.1 EMNE OG PROBLEMSTILLING 1

1.2 METODESPØRSMÅL 3

1.2.1 ER DET ROM FOR UTFYLLING MED BAKGRUNNSRETTE? 3

1.2.2 HVA UTGJØR BAKGRUNNSRETTE? 4

1.2.3 ØVRIGE KILDER 5

1.3 DEN VIDERE FREMSTILLING 6

2 BAKGRUNN OG PLASSERING 7

2.1 TRANSPORTAVTALENS FORUTSETNINGER – KORT OM DE NYERE REFORMER PÅ TRANSPORTSEKTOREN 7

2.2 AVTALENS VEDTAKELSE 8

2.3 PARTENE OG AVTALEINNGÅELSE 9

2.3.1 SKIPEREN 9

2.3.2 TRANSPORTØREN 10

2.3.3 KORT OM SELVE AVTALEINNGÅELSE 11

2.4 HOVEDTREKK VED PARTENES FORPLIKTELSER 13

2.4.1 SKIPERENS FORPLIKTELSER 13

2.4.2 TRANSPORTØRENS FORPLIKTELSER 16

2.5 SÆRTREKK VED TRANSPORTAVTALEN OG AVTALEFORHOLDET 17

2.6 EN RETTSLIG KARAKTERISTIKK AV AVTALEVERKET 19

2.6.1 LANSERING AV PROBLEMSTILLING OG ENKELTE KOMMENTARER 19

2.6.2 BETYDNINGEN AV EN RETTSLIG KARAKTERISTIKK FOR DEN VIDERE ANALYSEN 21

3 AVTALENS REGLER OM PARTENES KVALITETSFORPLIKTELSE 24

3.1	BEGRUNNELSE FOR OPPSTILLINGEN AV KVALITETSKRAV TIL GASSEN	24
3.2	SKIPERS KVALITETSFORPLIKTELSE.....	25
3.2.1	HOVEDREGEL.....	25
3.2.2	NÆRMERE OM SPESIFIKASJONENE	26
3.2.2.1	Krav til gassens brennverdi	26
3.2.2.2	Andre spesifikasjonskrav	27
3.2.2.3	Skjønnsmessige spesifikasjonskrav	28
3.2.2.4	Krav til gassens trykk	28
3.2.3	UNNTAK FRA HOVEDREGELEN OM LEVERING AV GASS I HENHOLD TIL SPESIFIKASJONENE	30
3.2.3.1	Levering i en on spec blandet strøm	30
3.2.3.2	Ikke-skadelig off-spec gass.....	31
3.3	GASSLEDS KVALITETSFORPLIKTELSE	32
3.3.1	KORT OM HOVEDREGELEN.....	32
3.3.2	NÆRMERE OM INNHOLDET AV FORPLIKTELSEN	32
3.4	GASSLEDS MISLIGHOLDSBEFØYELSER	35
3.4.1	INNLEDNING.....	35
3.4.2	AVVISNING	35
3.4.3	OPERASJONELLE TILTAK.....	37
3.5	SKIPERENS MISLIGHOLDSBEFØYELSER.....	41
3.5.1	INNLEDNING.....	41
3.5.2	AVVISNING	42
<u>DEL 2</u>	<u>RISIKO, ANSVAR OG FORCE MAJEURE</u>	<u>43</u>
<u>4</u>	<u>RISIKO- OG ANSVARSFORDELINGEN MELLOM PARTENE I TRANSPORTAVTALEN</u>	<u>43</u>
4.1	RISIKOBEGREPET SAMT KORT OM ANSVARSFORDELINGEN ELLERS PÅ TRANSPORTRETTENS OMRÅDE	43
4.2	GENERELT OM TRANSPORTAVTALENS REGLER OG SÆRLIGE FORHOLD MED BETYDNING FOR TOLKNINGEN.....	46
4.3	RISIKOEN FOR TAP AV OG SKADE PÅ GASS	48
4.3.1	HVORDAN ER RISIKOEN FOR TAP AV OG SKADE PÅ GASSEN FORDELT I AVTALEN?.....	48
4.3.2	REGULERES REGELEN OM TAP AV ELLER SKADE PÅ GASSEN AV KONTRAKTUELLE ELLER FYSISKE FORHOLD?	51

4.4	GENERELT OM KNOCK-FOR-KNOCK-PRINSIPPET.	53
4.5	AVTALENS HOVEDREGLER OM ERSTATNINGSANSVAR.	55
4.5.1	KORT OM HVORDAN RISIKOSONEN I ART. 10.2 OG 10.3 REGULERES	55
4.5.2	NÆRMERE OM "PROPERTY", JF. ART. 10.3 LITRA B.	57
4.5.3	KRAV TIL ÅRSAKSSAMMENHENG	60
4.5.3.1	Innledning	60
4.5.3.2	Den saklige avgrensning	61
4.5.3.3	Den tidsmessige avgrensning	61
4.5.3.4	"including the non-performance [...] of any of its obligations"	62
4.5.4	UNNTAKET FOR GROV SKYLD	64
4.6	UNNTAK FRA KNOCK-FOR-KNOCK-REGLENE.	65
4.6.1	DEN SÆRLIGE ANSVARSREGELEN FOR OFF-SPEC GASS.	65
4.6.1.1	Innledende om bestemmelsens materielle innhold. Lansering av problemstillinger.	65
4.6.1.2	Spørsmål tilknyttet soneringen mellom direkte og indirekte tap	67
4.6.1.3	Spørsmål om innfortolkning av unntak for skipers ansvar etter art. 4.5	71
4.6.1.4	Art. 4.5 – En tredjemannsbestemmelse?	73
4.6.1.5	Ansaret skiperne imellom	76
4.6.1.6	Nærmere om kravet til årsakssammenheng	78
4.6.2	ANSVARET FOR SKADER SOM FØLGE AV GASSLEKKASJE	80
4.6.2.1	Innledning	80
4.6.2.2	Hovedregelen om skipernes felles ansvar.	80
4.6.2.3	Unntak der en skiper kan identifiseres	81
4.6.2.4	Gassleds ansvar etter bestemmelsen	82
4.6.2.5	Avsluttende bemerkninger	83
4.7	AVTALENS ALMINNELIGE ANSVARSGRUNNLAG.	83
4.7.1	INNLEDNING	83
4.7.2	INTRODUKSJON AV ART. 10.7	84
4.7.3	NÆRMERE OM REKKEVIDDEN AV ART. 10.7	85
4.7.4	HVORDAN SKAL ANSVARET ETTER ART. 10.7 FORDELES MELLOM SKIPERNE?	89
4.7.5	OPPSUMMERENDE BETRAKTNINGER.	90
5	<u>FORCE MAJEURE</u>	<u>91</u>
5.1	INNLEDNING	91
5.2	VILKÅR FOR AT DET FORELIGGER EN FORCE MAJEURE-SITUASJON	93
5.2.1	KRAVET TIL "HENDELSE"	93
5.2.1.1	Er kravet til "hendelse" et eget vilkår?	93

5.2.1.2	Hva må hendelsen ramme?	95
5.2.2	”UTENFOR KONTROLL”	98
5.2.3	HVORDAN HENDELSEN MÅ HA PÅVIRKET OPPFYLLELSERMULIGHETENE – KRAVET TIL HINDRING	103
5.2.3.1	Innledning	103
5.2.3.2	Nærmere om kravet til hindring.	104
5.2.3.3	Enkelte kommentarer knyttet til tilfeller av praktisk umulighet	107
5.2.4	FORUTSIGBARHET OG ÅRSAKSSAMMENHENG	109
5.3	VIRKNINGER AV FORCE MAJEURE	110
5.3.1	INNLEDNING	110
5.3.2	VIRKNINGER AV AT EN FORCE MAJEURE-BEGIVENHET HINDRER PARTENE I Å LEVERE GASS I HENHOLD TIL AVTALENS SPESIFIKASJONER	110
5.3.2.1	Innledning	110
5.3.2.2	Plikten til å betale erstatning bortfaller	110
5.3.2.3	Virkninger for skiperens forpliktelse til å betale tariff	111
5.3.2.4	Hva blir virkningen for selve kvalitetsforpliktelsen?	113
5.4	FORCE MAJEURE-REGLENES ANVENDELSESOMRÅDE I TRANSPORTAVTALEN.	114
6	<u>AVSLUTTENDE BEMERKNINGER OG VURDERINGER KNYTTET TIL AVTALENS ANSVARSFORDELING MELLOM PARTENE</u>	<u>115</u>
	<u>REGISTER.....</u>	<u>118</u>

DEL 1 TRANSPORTAVTALEN – INNLEDNING OG PLASSERING. PARTENES FORPLIKTELSE, MED SÆRLIG VEKT PÅ KVALITETS- FORPLIKTELSEN

1 INNLEDNING

1.1 Emne og problemstilling

Temaet for denne fremstillingen er *risiko- og ansvarsreguleringen* i en nylig utarbeidet standardavtale for transport av gass på norsk kontinentalsokkel.¹

Fremstillingen er ikke ment å gi noen uttømmende analyse av samtlige ansvarsregler i standardavtalen, men vil ha fokus på reglene knyttet til partenes gjensidige *kvalitetsforpliktelse*. De fleste av transportavtalens ansvarsregler gjelder imidlertid generelt. En stor del av analysen vil følgelig direkte ha betydning også for partenes øvrige forpliktelser. Før analysen av reglene, skal det derfor redegjøres nærmere for partenes forpliktelser, og da særlig nettopp partenes forpliktelser til å levere og relevere gass av riktig kvalitet.

På tross av at aktørene på petroleumssektoren med tiden har opparbeidet bred erfaring og høy ekspertise på området, er gasstransport i rør en komplisert og utsatt næring, noe som gjør at risikoen for at ting kan gå galt alltid vil være tilstede. Dette kan både skyldes menneskelig svikt og tekniske feil, men også mer utenfrakommende forhold som ekstreme vær-situasjoner etc. Det vil her kunne oppstå en rekke rettslige problemer om hvem av partene som har risikoen for ulike begivenheter, og i hvilken grad en part er erstatningsansvarlig for motpartens eventuelle tap. Behovet for klare og velutformede

¹ ”TERMS AND CONDITIONS FOR TRANSPORTATION OF GAS IN GASLED”.

risiko- og ansvarsregler mellom partene, er påtrengende. Hvem har risikoen for at gassen skades eller går tapt under transporten? Hvem må bære ansvaret dersom gass gjør skade på rørsystemet eller på ulike typer av tredjeparter? Hvilken betydning spiller det at en part er hindret som følge av en force majeure-begivenhet? Dette er eksempler på spørsmål som kan tenkes å oppstå, og som blant annet forsøkes analysert i det følgende. I tillegg til å fremstille kontraktens bestemmelser, vil det reises problemstillinger som forsøkes løst gjennom tolkning.²

Skal man forsøke å plassere den individuelle gasstransportavtalen i et større bilde, kan den sies å utgjøre et nødvendig ledd i gjennomføringen av den overliggende gassalgsavtalen, inngått mellom rettighetshavere i ulike felt og kjøpere av gass på kontinentet. For at kjøperen skal kunne motta gassen på avtalt leveringssted,³ inngås en transportavtale mellom selgerne⁴ og eierne av transportinnretningene, hvorpå gassen transporteres via rørledninger ned til kontinentet. Transportavtalens nære tilknytning til gassalgsavtalen gjør at reglene i mange tilfeller må sammenholdes med og ses i lys av hverandre.

Avhandlingen vil kun omhandle transport av tørrgass⁵ i sone D. Med dette avgrenses det mot transport av rikgass i sonene A og B,⁶ og selve prosesseringen i sone C.

² Transportkontrakten er per skrivende stund kun gitt en midlertidig godkjenning av departementet.

Bestemmelsene vil følgelig ikke nødvendigvis være endelige produkter. Avslutningsvis vil det foretas en mer selvstendig vurdering av reglene med forslag til eventuelle endringer, som et mulig innspill i arbeidet mot endelig godkjenning.

³ Leveringsstedet er enten ved utgangen av en ilandføringsterminal eller ved grensen til kjøperens hjemland. Sistnevnte gjelder de tilfeller hvor landet ikke har kysttilknytning, eller ligger svært langt unna. Se Brautaset m. fl. "Norsk Gassavsetning" s. 27.

⁴ Den nylig etablerte tredjepartsadgangen til rørledningsnettene gjør at det ikke kun er selgerne som vil kunne inngå avtale om transport.

⁵ Tørrgass er et begrep for naturgass som ikke inneholder flytende hydrokarboner under trykk. Tørrgass består hovedsakelig av gassen metan, men kan også inneholde etan. Når naturgass (rik-gass) tas opp fra sokkelen, vil den i større eller mindre grad bestå av våtgass (NGL), andre tyngre hydrokarbonfraksjoner og andre elementer som vann, karbondioksid osv. For å skille ut tørrgassen må gassen prosesseres før den kan transporteres i rør. Denne utskillelsen skjer enten på feltet der gassen utvinnes eller ved et anlegg på land, eksempelvis Kårstø. Se Brautaset m. fl. s. 45.

Avtalefriheten som normalt foreligger mellom private parter er gjennom det nylig vedtatte kap. 9 i petroleumsforskriften⁷ langt på vei avskåret i gasstransporten. § 65 (2) utgjør nå standardavtalens rettslige grunnlag, og sier:

”Avtaler i førstehåndsmarkedet skal inngås i henhold til standardavtale utarbeidet av operatøren og godkjent av departementet.”

Enhver avtale for transport av gass må nå utelukkende inngås på bakgrunn av standardavtalens reguleringer. Det faktum at partene selv er avskåret fra å utarbeide transportvilkårene er spesielt ut ifra en kontraktsrettslig synsvinkel, og vil bli viet noe oppmerksomhet under.⁸

1.2 Metodespørsmål

1.2.1 Er det rom for utfylling med bakgrunnsretten?

En kontrakt vil sjelden inneholde en fullstendig regulering av alle sider av det rettsforholdet den skaper mellom partene. For å finne det fullstendige bildet av partenes rettigheter og plikter, må det ofte tas hensyn til de rettsregler som regulerer det rettsområde vi står overfor. Man sier gjerne at avtalen må *utfylles*. De rettsregler det er aktuelt å utfylle avtalen med kalles i kontraktsretten for *avtaleforholdets bakgrunnsrett*. Denne kan være av så vel deklarasjons- som preseptorisk karakter. Anvendelsen av preseptorisk bakgrunnsrett er det imidlertid mindre vanlig å karakterisere som utfylling. Denne skal legges til grunn uansett. I realiteten er det allikevel det samme som skjer, og jeg vil i det følgende ikke skille disse situasjonene fra hverandre.

⁶ Sone A og B omfatter rørgassrørledninger fra henholdsvis Statfjord og Åsgard til sone C, Kårstø. Sone D er det store tørrgassområdet, geografisk avgrenset av Storbritannia i vest og mottakslandene Frankrike, Tyskland og Belgia i sør.

⁷ Forskrift nr. 653 av 27. juni 1997.

⁸ Se under pkt. 2.6 om transportavtalens rettslige status.

⁹ Selvig/Hagstrøm, Kontraktsrett til studiebruk, hefte 1 s. 118.

Spørsmålet her er hvorvidt det er plass til slik utfylling med bakgrunnsretten ved tolkningen av gasstransportavtalen. Hvorvidt avtalen er ufullstendig, eller er ment å gi en uttømmende regulering av partenes rettigheter og plikter, må avgjøres ved en tolkning av kontrakten etter alminnelige tolkningsregler.⁹

Forhold som kan tilsi varsomhet med omfattende utfylling av transportavtalen, er at vi står overfor en standardkontrakt, hvor høyst profesjonelle parter har vært med under utarbeidelsen. Det må kunne legges til grunn at avtalens løsninger gjennomgående er nøye gjennomtenkt og overveid. Samtidig er avtalen omfattende, og til dels meget detaljert.

For en utfylling av avtalen taler derimot de spesielle forhold som forelå ved utarbeidelsen av transportavtalen,¹⁰ særlig den tidsknapphet aktørene arbeidet under. Vi ser at argumentet om at avtaler mellom profesjonelle parter gjennomgående er nøye gjennomtenkt, må tillegges mindre vekt i dette tilfellet. De involverte parter har imidlertid fått tid i etterkant, ved at departementet kun har gitt en midlertidig godkjenning av avtalen. Dersom avtalen, med eventuelle endringer, blir gitt en endelig godkjenning, vil argumentet om tidsknapphet ikke lenger være relevant.

At partene selv er avskåret fra å utarbeide avtalen, kan også til en viss grad gjøre betenkelighetene med utfylling mindre. Argumentet kan imidlertid ikke tillegges betydelig vekt.

Hovedargumentet for å åpne for utfylling er derimot de vanskeligheter som oppstår med å forutse alle relevante spørsmål et slikt langsiktig avtaleforhold kan bli stående overfor. Sistnevnte må tilsi at utfylling ikke prinsipielt kan anses avskåret, men at spørsmålet må avgjøres konkret i hvert enkelt tilfelle.¹¹

1.2.2 Hva utgjør bakgrunnsretten?

Spørsmålet her er hvilken bakgrunnsrett man skal legge til grunn dersom avtalen er taus omkring et spørsmål, og det således blir aktuelt med utfylling.

¹⁰ Nærmere om selve utarbeidelsen i petitavsnittet under pkt. 2.2.

¹¹ Tilsvarende i gassalgsavtalene, se Brautaset m. fl. s. 62.

På tross av at standardavtalen inneholder visse selvstendige prosesseringsplikter for transportøren, er det selve transporten som er avtalens bærende element. Det må derfor kunne legges til grunn at vi står overfor en transportavtale.

Det eksisterer ingen alminnelig kontraktsrettslig lovgivning om transport, og de spesielle transportrettslige lovene som foreligger synes heller ikke anvendelige. Dette betyr imidlertid ikke at man er avskåret fra å utfylle med de mer *alminnelige kontraktsrettslige prinsipper* som er oppstilt, dels i lovene selv, dels i rettspraksis og dels i den juridiske litteratur.

Videre er det trolig grunn til å karakterisere petroleumsloven¹² med tilhørende forskrifter som preseptorisk bakgrunnsrett for transportavtalen. I praksis vil det her særlig være forskriftens kap. 9 som kan tenkes å kunne gi bidrag, men også betydningen av forskriften vil være begrenset. Dette skyldes at nevnte lovverk ikke på noen måte er utformet etter et kontraktsrettslig mønster. Få bestemmelser regulerer direkte forholdet mellom partene i avtalen. Lovverket må derfor i større grad kun sies å trekke opp de rettslige rammene for norsk petroleumpolitikk, for å nå petroleumsrettslige mål. En eventuell utfylling vil derfor her i mindre grad skje med bakgrunn i konkrete regler, men mer med generelle, overordnede prinsipper.¹³ At lovverket fremstår som avtalens bakgrunnsrett fremgår videre av avtalen selv, jf. art. 1.1 (4). Denne sier nettopp at avtalen skal tolkes i samsvar med lover og forskrifter vedrørende transportsystemet.¹⁴

1.2.3 Øvrige kilder

Utover avtalens egne reguleringer, forskriften, samt enkelte alminnelige kontraktsrettslige prinsipper, er rettskildegrunnlaget for avhandlingen tynt. Av juridisk litteratur

¹² Lov av 29. november 1996 nr. 72.

¹³ I enkelte tilfelle fremstår imidlertid avtalen som en forlengelse av bestemmelsene i forskriften. Et eksempel kan her være avtalens spesifikasjoner sammenholdt med forskriftens § 59 (3). Skulle avtalens regulering her anses mangelfull, ville det være naturlig å utfylle med denne bestemmelsen. Den meget detaljerte reguleringen i avtalen hva gjelder kvalitet gjør imidlertid eksemplet mindre praktisk.

¹⁴ At avtalen tolkes i tråd med lovverket på gjeldende rettsområde må kunne sies å være et alminnelig prinsipp i norsk kontraktsrett. Art. 1.1 (4) synes overflødig, og begrunnelsen for vedtakelsen av bestemmelsen synes noe uklar.

finnes en studentavhandling som omhandler enkelte av de tidligere gasstransportkontraktene.¹⁵ Dette vil naturlig være en *relevant* rettskildefaktor ved tolkningen, selv om *vekten* naturlig blir begrenset. Brautaset's avhandling om gassalgsavtalene vil også kunne ha en viss relevans.¹⁶ Dette skyldes den nære sammenhengen mellom transport- og salgsavtalene. Av rettspraksis eksisterer det enkelte avgjørelser på gassektoren. Ingen av disse vil imidlertid ha relevans for den øvrige analyse av avtalens regler.

Når det gjelder spørsmål knyttet til de mer alminnelige kontraktsrettslige problemstillinger som vil bli drøftet, stiller dette seg annerledes. Her finnes naturlig relevant rettspraksis og juridisk litteratur.

Det betydelige innslaget av offentligrettslige elementer som gasstransportsektoren er preget av, tilsier at stortingsdokumenter må anses som relevante faktorer ved tolkningen av kontraktens bestemmelser. Dette gjelder særlig dokumenter knyttet til opprettelsen og gjennomføringen av det nye regimet vi nå har fått på gassektoren.¹⁷ Selv om disse i liten grad vil kunne oppstille sikre materiellrettslige løsninger, vil uttalelser her gjerne trekke opp viktige overordnede hensyn, ved å se transportkontrakten i et noe større perspektiv. Slike hensyn kan være vanskelig å se ved en isolert lesing av kontrakten.

1.3 Den videre fremstilling

Videre i del 1 skal det i kapittel 2 først sies noe om den senere tids viktige endringer på gasstransportsektoren. Deretter skal vi se litt nærmere på selve transportavtalen, særlig partene og deres hovedforpliktelser. Avslutningsvis i kapittel 2 vil det knyttes noen kommentarer til spørsmålet om transportavtalens rettslige status.

I kapittel 3 skal det redegjøres nærmere for partenes gjensidige kvalitetsforpliktelse. Hovedregler, unntak og misligholdssanksjoner vil drøftes, i tillegg til et avsnitt om de nærmere spesifikasjonene forpliktelsen inneholder.

¹⁵ Nielsen, Joakim Bakke, "Introduksjon til norske gasstransportavtaler".

¹⁶ Brautaset i "Norsk gassavsetning".

¹⁷ Et viktig dokument er her St.prp. nr. 36 (2000-2001).

Del 2 er avhandlingens hoveddel og omhandler transportavtalens risiko- og ansvarsreguleringer. Hovedregler og unntak vil analyseres i kapittel 4, mens kapittel 5 vil ta for seg reglene knyttet til force majeure. I kapittel 6 vil det knyttes noen avsluttende bemerkninger til ansvarsreglene, og det vil også bli presentert forslag til eventuelle endringer.

2 BAKGRUNN OG PLASSERING

2.1 Transportavtalens forutsetninger – kort om de nyere reformer på transportsektoren

I de siste 2-3 årene er det skjedd omfattende endringer på gasssektorens område. Flere store reformer har resultert i et nytt rettslig rammeverk hva gjelder gasstransport fra norsk kontinentalsokkel. Da avtalen har en nær tilknytning til endringene, synes enkelte kommentarer påkrevd.

Endringene begynte ved opprettelsen av Gassco, som fra 1. januar 2002 tok over driften som operatør for omtrent samtlige rør på norsk kontinentalsokkel. Opprettelsen må ses i lys av delprivatiseringen av Statoil, samt opphevelsen av det tidligere GFU-regimet. Disse endringene frembrakte behov for et organ med ansvaret for en helhetlig koordinering for å sikre nøytralitet og effektivitet i gasstransporten. Gassco har selv ingen eierinteresser verken i gassfelt eller infrastruktur, og er heleid av staten. Samtidig opererer Gassco etter et prinsipp om ”no gain, no loss”.¹⁸

Prinsippet om ”no gain, no loss” er ofte å finne i forskjellige typer av operatøravtaler. Det er berettiget å stille spørsmålet om i hvilken grad prinsippet gir operatøren tilstrekkelig incentiver til å drive systemet effektivt. I de fleste tilfeller vil operatøren samtidig ha vesentlige eierinteresser, og på den måten ha tilstrekkelige incentiver gjennom dette. For nettoperatører er Statnett et godt eksempel. Statnett er en såkalt TSO (”Transportation System Operator”), og har gjennom eierskapet i nettet interesse i effektiv kapitalutnyttelse. Gassco er derimot en ISO (”Independent System Operator”), og står som nevnt uten slike eierinteresser. På tross av at det ikke er grunn til å tro at Gassco ikke vil ta sitt operatørverv på alvor, er det berettiget å stille spørsmålet hvorvidt en slik konstruksjon på lengre sikt er hensiktsmessig.

¹⁸ Dette fremgår både av petroleumsforskriftens § 63 (5) og Operating Agreement (art. 6.1.2) – den interne avtalen som regulerer forholdet mellom Gassco og operatøren. Gassco skal følgelig verken ha fortjeneste eller tap ved utførelsen av sitt verv.

Et halvt år senere, i august 2002, ble Gassmarkedsdirektivet¹⁹ implementert i norsk lovgivning gjennom endringer i Petroleumsloven. Viktige endringer var her etableringen av tredjepartsadgangen til oppstrøms gassrørledningsnett,²⁰ som også medførte innføringen av et nytt kapittel 9²¹ i Petroleumsforskriften. Kapittel 9 bygger på et system hvor kapasitet reserveres i henhold til brukerens behov.²² Dette skiller seg i stor grad fra den tidligere reguleringen der transportrettighetene stod i nær forbindelse med volumforpliktelsene i de overliggende gassalgskontraktene. Betydningen av gassalg-avtalen er nå kun at den kan dokumentere en brukers behov for transport. Forskriften etablerer videre en objektiv og ikke-diskriminerende adgang til den enhver tid ledige kapasitet.

Den kanskje viktigste endringen i denne sammenheng var allikevel opprettelsen av Gassled, desember 2002. Opprettelsen førte til en endret eierstruktur til rørsystemet på sokkelen. Den gjensidige avhengigheten mellom de ulike rørledningene tilsa at nettet burde opereres som et helhetlig transportsystem. Dette ble ivaretatt gjennom opprettelsen av Gassco. Myndighetene ønsket imidlertid at eierskapet i gasstransportsystemet også burde reflektere denne enhetlige strukturen.²³ Dette ledet frem til en sammensmelting av de tidligere eierinteressentskapene, til et nytt stort interessentskap kalt Gassled. Eieravtalen ble undertegnet 20. desember 2002 og har virket fra 1. januar 2003. Gassled er følgelig eier av så å si alt av rør på sokkelen, og innehar en konsesjon som utløper i 2028.

2.2 Avtalens vedtakelse

Som operatør er det Gassco som er gitt kompetanse til å utarbeide transportavtalen, jf. forskriften § 65 (2). Gassco er imidlertid pålagt å ”konsultere eier og brukere (...) og ta rimelig hensyn til deres interesser”. Dette synes høyst naturlig, og gode grunner kan tale for at partene gis en relativt stor innflytelse ved utarbeidelsen. Partene sitter her

¹⁹ Europa-parlamentet og Rådets direktiv 98/30/EF af 22. juni 1998 om fælles regler for det indre marked for naturgas vedtatt med hjemmel i EF-traktaten særlig art. 57 nr. 2, 66 og 100 a (nye art. 47, 55 og 95).

²⁰ Petroleumsloven § 4-8.

²¹ Gitt ved Kongelig resolusjon av 20. desember 2002.

²² Forskriftens § 59.

²³ Se St.meld. nr. 38 (2001-2002).

med betydelig erfaring og ekspertise i bransjen, og vet hvilke forhold det er viktig å regulere, og hvordan reguleringen bør være.

Da avtalen ble utarbeidet høsten 2001, var partene i betydelig grad involvert, trolig mer enn man kan få inntrykk av gjennom § 65 (2). Som nevnt er transportavtalen ikke det eneste nye produktet på gasstransportsektoren i den senere tid. Prosessen om å få avtalen i stand var følgelig bare en av mange. I forbindelse med de nyere reformene på gasstransportsektoren ble det i alt nedsatt ti arbeidsgrupper, som parallelt forhandlet om forskjellige nyskapninger. Arbeidsgruppe 4 hadde blant annet ansvaret for transportavtalen, men var samtidig nært tilknyttet arbeidsgruppen som forhandlet om GasLed Participants Agreement.²⁴ I arbeidsgruppen satt representanter fra partene, Gassco og departementet. Dette var kompliserte forhandlinger med mye gi og ta, og kompromisser i mange retninger. På toppen av det hele skjedde utarbeidelsen under sterkt tidspress.

Det kan samtidig være grunn til å nevne at ordlyden i § 65 (2) på flere punkter avviker fra ordlyden i høringsutkastet. Sistnevnte krevde opprinnelig kun at *eierne* skulle "gis anledning til å uttale seg (...) før departementet godkjenner standardavtalen".²⁵ Brukerne var ikke nevnt, og disse kom altså ikke med i forhandlingene før et godt stykke ut i prosessen. At partene nå skal *konsulteres*, samt at det skal tas "rimelig hensyn til deres interesser", medfører at partene er blitt gitt større innflytelse i prosessen enn høringsutkastet opprinnelig la opp til.

Dagens transportkontrakt skal ikke kun gjelde for *nye* avtaler om gasstransport. En forutsetning for vedtakelsen av nåværende standardavtale var at denne også skulle få anvendelse på tidligere inngåtte avtaler. Enten kan man si at innholdet i de tidligere avtaler ble transformert, altså slik at innholdet ble endret, eller man kan si at nåværende standardkontrakt ble gitt en form for tilbakevirkende kraft.

2.3 Partene og avtaleinngåelsen

2.3.1 Skiperen

Brukeren av transportsystemet betegnes i transportavtalen som *skiperen*.²⁶ Dette er kunden, eller mottakeren av transporttjenesten. Tidligere var skiperne i transportavtalen samtidig selgere etter gassalgsavtalene. I praksis vil nok dette fortsatt være hovedregelen, men de nye reglene om tredjepartsadgang åpner opp for at kjøpere kan kjøpe gass direkte fra feltet. I slike tilfeller er det kjøperne som er eiere av gassen under transporten, og som følgelig vil være skipere i avtalens forstand.

²⁴ Den interne avtalen inngått mellom eierne i Gassled, om fordeling av eierinteresser i transportsystemet og regulering av rettigheter og plikter eierne imellom.

²⁵ Høringsutkastets § 65 (2).

²⁶ Avtalens art. 1.2 (1).

Avtalens bestemmelser gjelder generelt for alle skipere.²⁷ Reelt sett vil imidlertid reglene kunne fortone seg forskjellig. Dette skyldes at mange skipere samtidig er eiere av transportinnretningene, mens andre skipere ikke er det. Sistnevnte skipere karakteriseres gjerne som *tredjepartsskipere*. *Eierskiperne* vil tilsynelatende ikke ha samme behov for at avtalen gir en fornuftig fordeling av rettigheter og plikter, da man her noe upresist kan sies å ”betale til seg selv”. Et slikt synspunkt er allikevel forhastet. Dette skyldes at så å si alle selskapene har overvekt av skiperandeler i forhold til eierinteresser.²⁸ Interessen av en balansert transportavtale burde derfor også her være til stede. I det følgende vil terminologien ”skiper” eller ”bruker” benyttes.

2.3.2 Transportøren

Som eier av rørsystemet er Gassled skipernes avtalepart i transportkontrakten, som transportør eller tjenesteyter.²⁹ Gassled er et interessentskap hvor ulike oljeselskaper innehar ulike eierandeler,³⁰ og omfatter så å si hele transportnettet for gass, på norsk sokkel. Opprettelsen av Gassled har ført til en forenkling i forhold til det tidligere regimet, med flere forskjellige transportører. En slik forenkling, og håpet om en mer effektiv gasstransport, var også noe av bakgrunnen for ønsket fra myndighetene om en slik enhetlig eierstruktur.

Gassled utøver imidlertid selv ingen rettigheter eller plikter etter avtalen. Det følger av avtalens art. 1.2 (2) at utøvelsen er tillagt Gassco som en representant eller en slags fullmektig uten at Gassco av den grunn er gjort til part i avtalen. Dette betyr at Gassled står ansvarlig overfor skiperne for eventuelle forpliktelser som pådras, samtidig som Gassled begunstiges med de rettigheter som tillegges transportøren etter avtalen.

Som operatør er Gassco ansvarlig for administrasjonen og den daglige ledelsen av interessentskapet Gassled. Samtidig forestår Gassco den tekniske driften, samt vedlikehold av transportsystemet.³¹ Oppgavene er i så henseende tilsvarende de oppgaver en operatør etter det gamle regimet var tillagt. Ved utøvelsen av et slikt *alminnelig*

²⁷ Dette fremgår av definisjonen av ”Shipper” i art. 1.3 nr. 48.

²⁸ Et vesentlig unntak er her Peto, med store eierandeler, men uten skiperinteresser.

²⁹ Art. 1.2 (1).

³⁰ Rettighetshavernes eksakte eierandeler fremgår av Fakta 2003 s. 146.

³¹ Den rent fysiske delen av arbeidet er imidlertid satt bort til en ”Technical Service Provider” (TSP).

operatøransvar, har eierne instruksjonsrett overfor Gassco. Dette fremgår av *Operatøravtalens* art. 5.1.³² Nytt med dagens system er derimot innføringen av et *særlig operatøransvar*.³³ Dette fremgår uttrykkelig av petrl. § 4-9 (1), som lar ansvaret omfatte den helhetlige driften av transportsystemet. Av tredje ledd fremgår at ansvaret også er nært tilknyttet de nye adgangsreglene til transportsystemet. Ved utøvelsen av det særlige operatøransvaret vil eierne etter § 66 (5) som hovedregel være avskåret fra å instruere Gassco, noe som må ses i lys av kravene til Gassco, som en uavhengig og nøytral operatør.³⁴

Ved utøvelsen av det særlige operatøransvaret vil karakteristikken ”fullmaktsforhold” ikke nødvendigvis alltid være like treffende. Dette skyldes nettopp det forhold at eiernes instruksjonsmyndighet her er avskåret. Mulig kan det hevdes å eksistere et ”funksjonelt fullmaktsforhold” mellom Gassled og Gassco, alt ettersom hvilken hatt Gassco opererer med. I det følgende vil terminologien ”transportør”, ”eiere” eller Gassled benyttes.

2.3.3 Kort om selve avtaleinngåelsen

Inngåelse av transportavtalen, frem til en endelig bindende avtale mellom en individuell skiper og Gassled, er en flertrinnet prosess.³⁵ Når en potensiell skiper tar kontakt med Gassco, vil Gassco foreta en kredittvurdering av selskapet.³⁶ Dersom selskapets kreditt er tilfredsstillende, vil skiperen bli gitt informasjon om ledig kapasitet for de aktuelle inn- og utganger³⁷ i Gassled. Selskapet informerer deretter Gassco om sitt behov for transport (”behørig begrunnet rimelig behov”).³⁸

³² ”Operating Agreement” – Avtalen som formaliserer rettsforholdet mellom eierne og operatøren.

³³ Selv om betegnelsen ”særlig operatøransvar” er nytt, vil innholdet av dette ansvaret samtidig omfatte oppgaver som operatøren også tidligere var tillagt.

³⁴ Se merknadene til forskriftens § 66 (1).

³⁵ Prosedyren er utførlig beskrevet i Booking Manual.

³⁶ Hvilke spesifikke krav som stilles til selskapets kreditt fremgår av Booking Manual art. 3.1 nr. 2 litra a-c.

³⁷ De enkelte inngangs- og utgangspunkter i Gassled er eksakt definert i Appendix B til T&C.

Transportavtalen karakteriserer dette som entry- og exit-points. Terminologien videre i avhandlingen vil variere.

³⁸ Et vilkår for adgang oppstilt i forskriftens § 59 (1). De øvrige vilkårene oppstilt i § 59, om at selskapet må være et ”naturgassforetak” eller en ”kvalifisert kunde”, og at gassen må tilfredsstillende spesifikasjonene,

Anses selskapet å ha et ”behørig begrunnet rimelig behov” for transportkapasitet, åpnes adgangen for å foreta en reservasjon. Gjennom reservasjonen aksepterer skiperen samtidig vilkårene oppstilt i transportavtalen, og ved Gasscos tildeling av kapasitet anses deretter bindende avtale for inngått. Tildelingen må her anses som en aksept av skiperens reservasjon.³⁹

Rent faktisk skjer avtaleinngåelsen elektronisk via internet.⁴⁰ Her vises den totale og ledige kapasiteten for alle inn- og utganger i Gassled. For å få tilgang til systemet, må potensielle skipere på forhånd inngå en Company Agreement⁴¹ med Gassco. Denne etablerer skiperens elektroniske signatur, som er en forutsetning for enhver reservasjonsforespørsel.

Gassled som et enhetlig transportsystem har ført til en forenkling hva gjelder avtaleinngåelsen. Dersom gassen må transporteres i forskjellige rørledninger er det fortsatt kun én enkelt transportavtale som må inngås. Tidligere var imidlertid skiperen tvunget til å inngå separate transportavtaler med hvert enkelt rørinteressentskap. Den totale summen av skiperens kapasitetsrettigheter er nå også samlet i en og samme avtale.

Hvilke dokumenter som samlet utgjør transportavtalen fremgår av avtalens art. 1.1 tredje ledd. Foruten selve hoveddokumentet (”Terms and conditions”) omfattes avtalen

fremgår ikke av prosedyren i Booking Manual. Det må allikevel være klart at avtalen ikke kommer i stand dersom vilkårene ikke er oppfylt.

³⁹ Den individuelle transportavtale ”skal ikke fremsendes departementet for godkjenning, med mindre departementet bestemmer dette”, jf. forskriften § 65 (1).

⁴⁰ [www.gasviagassled.com].

⁴¹ Avtalen er for øvrig det eneste dokumentet skiperne fysisk signerer i forbindelse med transporten.

av skipernes reservasjoner,⁴² tre vedlegg,⁴³ samt de relevante delene av skiper-manualen ("Shipper Manual").⁴⁴

Når det i avhandlingen henvises til bestemmelser i annet enn hoveddokumentet, vil dette spesifiseres. Der det kan åpnes for misforståelser, vil også henvisninger til hoveddokumentets bestemmelser spesifiseres, eksempelvis med "T&C art. 4.6".

2.4 Hovedtrekk ved partenes forpliktelser

2.4.1 Skiperens forpliktelser

Skiperens viktigste forpliktelse er *betaling av transporttariff* til Gassled. Avtalen har et eget kapittel 5 som nettopp omhandler tariffen, hvor art. 5.2 om "Capacity Fee Obligation" fremstår som den mest sentrale bestemmelsen. Ved "Capacity Fee Obligation" blir tariffen fastsatt på bakgrunn av skiperens reserverte kapasitet. Det tas følgelig ikke hensyn til hvor mye gass skiperen rent *faktisk* transporterer. Dersom skiperen ikke leverer overhodet, må det allikevel betales for 100 % av reservert kapasitet, altså som om reservasjonen var utnyttet til det fulle.⁴⁵ På denne måten får forpliktelsen preg av et slags abonnement, hvor man betaler for selve muligheten til å utnytte tjenesten uavhengig av faktisk benyttelse.

Regelen utgjør en variant og en videreføring av den tidligere "ship or pay-reguleringen", og er også motstykket til gassalgssavtalenes "take or pay-reguleringer".⁴⁶ Tidligere var ordningen at skiperen påtok seg en minimums betalingsforpliktelse overfor transportøren tilsvarende en viss prosent, eksempelvis 40 prosent av skipernes kontraktsforpliktende volumer. Leverte ikke skiperen noe, måtte denne allikevel betale som om denne prosentandelen var transportert. Når "Capacity Fee Obligation" setter

⁴² Booking Manual er altså ikke gjort til del av avtalen, kun selve reservasjonen.

⁴³ "Operations Manual" (Appendix A), "Transportation System Description" (Appendix B) og NGL/Condensate Lifting Procedures (Appendix C).

⁴⁴ Det kan stilles spørsmål om det ikke hadde vært mer hensiktsmessig å presisere nærmere hvilke deler av Shipper Manual som faktisk omfattes av transportavtalen. Det synes uheldig å skape tvil om et så vidt viktig tema som hva som faktisk inngår som en del av avtalen.

⁴⁵ Bestemmelsen samsvarer med forskriftens § 63 (2) som sier: "Tariff skal betales for den rett bruker har til kapasitet i oppstrøms gassrørledningsnett uavhengig om denne kapasiteten faktisk benyttes."

⁴⁶ Mer om denne i Brautaset m. fl. s. 195 flg.

prosentandelen lik 100, kan bestemmelsen sies å innføre en *absolutt* "ship or pay-regulering".

Hva er begrunnelsen bak en slik særbegunstigelse av transportøren?

Bakgrunnen for de eldre regler om "ship or pay" og også den nåværende "Capacity Fee Obligation" må langt på vei søkes i hensynet til de enorme investeringer eierne har foretatt i transportsystemet. En inntektsstrøm varierende med faktisk transporterte volumer fremstår her som lite sikkert. Når den enkelte skiper fullt ut må betale for reservert kapasitet, vil dette samtidig kunne være et incentiv til bedre utnyttelse av eksisterende kapasitetsmuligheter. At formålet med bestemmelsen var å bidra til en mer effektiv utnyttelse av kapasiteten fremgår også av merknadene til forskriftens § 63 (2).

Sett i lys av at skiperne, som den klare hovedregel, ikke har anledning til å redusere allerede tildelte reserverasjoner, er det klart at regelen om "Capacity Fee Obligation" kan få nokså uheldige konsekvenser for skiperne.

Dette vil eksempelvis være tilfellet der reservoarene i ettertid viser seg å kunne produsere mindre enn antatt. "Capacity Fee Obligation" vil her kunne medføre at skiperen må betale for en transport denne ikke har mulighet til å foreta.

Regelen i art. 5.2 (1) gjelder ikke absolutt. Det følger av annet ledd litra a-d at tariffen skal utsettes ved enkelte tilfeller der Gassled ikke tilbyr transporttjenester. Det fremgår av ordlyden, jf. "not limited to", at bestemmelsen ikke uttømmende regulerer de tilfeller der tariffen skal utsettes. Noen av unntakene vil bli kommentert nærmere under.⁴⁷

Av art. 5.1 fremgår at størrelsen på tariffen skal beregnes i overensstemmelse med den nylig vedtatte "tarifforskriften".⁴⁸

Skiperen har med andre ord ingen fysisk plikt til å levere i henhold til reservert kapasitet. Fra dette må det imidlertid gjøres et viktig unntak, nemlig for de daglige

⁴⁷ Se særlig pkt. 5.3.2.3, om virkninger av force majeure.

⁴⁸ "Forskrift om fastsettelse av tariffer m. v. for bestemte innretninger av 20. desember 2002".

nominerte volumer. At skiper for disse volumene har en plikt til faktisk å levere fremgår av art. 3.1 som oppstiller en annen viktig forpliktelse for skiperen; *volumforpliktelsen*.

At skiperne ikke er bundet før ved de daglige nomineringer må ses på bakgrunn av den overliggende gassalgsavtalen, og hensynet til skipernes behov for fleksibilitet i denne sammenhengen. Det ville eksempelvis være en uhensiktsmessig ordning dersom en skiper var bundet av en tidligere prognose, som i volum lå over det gasskjøperne på kontinentet etter gassalgsavtalen skulle avta. Skiperne ville i dette tilfellet fått et disponeringsproblem.

Hensynet til skipernes behov for fleksibilitet er imidlertid motstridende med et annet viktig hensyn, nemlig Gassleds behov for forutberegnelighet. For å overholde sin kvalitetsforpliktelse er Gassled i mange tilfeller avhengig av å kunne blande gass fra forskjellige felter. Dersom de nominerte volumene ikke leveres, vil forutsetningene for å foreta blandingen svikte. Hensynet ivaretas til en viss grad gjennom volumforpliktelsen oppstilt i art. 3.1. Ved å la skiperen være forpliktet til å levere i henhold til de daglige nomineringer, får regelen preg av å være et kompromiss mellom partenes kryssende hensyn. Når skiperen ikke blir bundet før ved den daglige nomineringen, må det allikevel være riktig å si at regelen strekker seg langt for å tilgodese skiperens nevnte behov.

Skiperen er videre forpliktet til å levere *gass av en viss kvalitet*.⁴⁹ Avtalens regler tilknyttet kvalitet vil bli behandlet nærmere under i kap. 3.

Mens både volum- og kvalitetsforpliktelsen har nær sammenheng med entry point, har skiper i tillegg en *avtaksforpliktelse* som retter seg mot exit point. Forpliktelsen er oppstilt i art. 3.4 som krever at skiper avtar et volum gass tilsvarende den daglige nominering. Dersom ikke dette foretas, vil transportøren bli stilt overfor et disponeringsproblem som kan medføre utgifter. Forpliktelsen til å avta gassen i exit

⁴⁹ Gass som leveres i henhold til kravene om kvalitet, kalles gjerne "on-spec", "på spec" eller "i henhold til spec". I motsatt tilfelle betegnes gassen gjerne som "off-spec". Denne terminologien vil benyttes i det følgende.

point ville trolig følge av alminnelige kontraktsrettslige prinsipper om mottaks- og medvirkningsplikter dersom avtalen ikke direkte regulerte dette.

2.4.2 Transportørens forpliktelser

Transportørens forpliktelser er å motta gassen fra skiperen på innleveringspunktet, prosessere gassen,⁵⁰ transportere den til utleveringspunktet, og til sist relevere gass av tilstrekkelig mengde og kvalitet til skiperen. Avtalens hovedbestemmelse er her art. 2.1. Bestemmelsen har karakter av å være en oversiktsbestemmelse. Den må derfor suppleres med avtalens øvrige bestemmelser som i større grad spesifiserer de enkelte forpliktelser.⁵¹

Gassled er forpliktet til å *motta* skiperens gass. Dette er selvsagt, men må underlegges noen begrensninger. For det første følger det direkte av art. 2.2 (1) at mottaksplikten er begrenset til skiperens nominerte volumer. Av annet ledd følger det imidlertid at Gassleds mottaksforpliktelse endres der operatøren aksepterer skiperens renominering. For det annet kan Gassled nekte å motta gass som ikke oppfyller gitte spesifikasjonskrav. Avvisningsretten etter art. 4.2 vil særskilt kommenteres under.⁵²

Selve forpliktelsen til å transportere gassen til utleveringspunktet, spesifiseres ikke videre i avtalens hoveddokument. Dette skyldes de særegenheter som gjør seg gjeldende ved transport av gassmolekyler. Innlevering og relevering foregår her simultant, noe som muliggjøres ved at det til enhver tid eksisterer en viss mengde gass i rørsystemet. Når gass presses inn i Gassled, vil tilsvarende mye gass presses ut ved utgangspunktet. Selve transporten kommer følgelig ikke til syne, og skiperen vil ikke motta de samme gassmolekyler ved utgangen, som denne opprinnelig leverte ved inngangspunktet. Den nærmere spesifiseringen kan allikevel sies å komme indirekte til uttrykk i Operational Manual, gjennom oppstillingen av bestemte trykkrav.⁵³ Det er trykk som driver gassen fremover i røret. Trykket skapes ved hjelp av kompressorer på eller like ved utvinningsinnretningen, eller ved landbaserte prosessanlegg, eksempelvis Kårstø.

⁵⁰ Gassleds prosesseringsplikt vil i henhold til avhandlingens avgrensning ikke behandles videre.

⁵¹ Gassleds kvalitetsforpliktelse nevnes ikke i art. 2.1. Dette har allikevel ingen rettslig betydning da forpliktelsen klart fremgår av øvrige regler, særlig art. 4.6.

⁵² Se pkt. 3.4.2.

⁵³ Nærmere om kravet til trykk og dets betydning under pkt. 3.2.2.4.

Gassled er avslutningsvis forpliktet til å *relevere* gassen til skiperen i utleveringspunktet. Gassen skal her være i henhold til avtalens oppstilte spesifikasjoner, samt av riktig volum. Kvalitetsforpliktelsen er direkte regulert i art. 4.6, mens en tilsvarende bestemmelse ikke er inntatt for transportørens volumforpliktelse. Det fremgår imidlertid av den noe generelle bestemmelsen i art. 2.2, at også volumet skal releveres i henhold til skiperens nomineringer.

2.5 Særtrekk ved transportavtalen og avtaleforholdet

Det skal i dette punktet kort redegjøres for noen karakteristiske trekk ved transportavtalen samt avtaleforholdet. Dette er naturlig da gasstransport i nokså vesentlig grad skiller seg fra øvrige avtaleregulerte områder, samt at gjeldende transportavtale i nokså stor grad skiller seg fra tidligere transportkontrakter.

Transportavtalen er for det første en standardkontrakt, og dermed den eneste mulige avtalen å benytte ved transport av gass på norsk sokkel. Standardavtaler er ikke særegent for gasstransporten, men skiller seg fra tidligere reguleringer der man måtte inngå separate avtaler med hvert enkelt eierinteressentskap. Transportavtalene har tradisjonelt vært inngått etter meget langvarige og omfattende forhandlinger. Avtalens innhold har derfor vært gjenstand for omfattende diskusjon og overveielse. Når partene samtidig i høy grad er profesjonelle, og med betydelig erfaring fra petroleumssektoren, vil man som utgangspunkt måtte legge til grunn at kontraktens løsninger bygger på bevisste valg, som det i utgangspunktet er stor grunn til å respektere. På bakgrunn av det som alt er sagt om prosessen for utarbeidelsen av foreliggende standardkontrakt, er det i dette tilfellet trolig grunn til å modifisere utgangspunktet noe. Særlig det faktum at det ble arbeidet under sterkt tidspress, kan tilsi at ikke alle av avtalens bestemmelser nødvendigvis er like veloverveide.

Gasstransportavtalene kjennetegnes tradisjonelt videre av deres varighet. Kontraktene har normalt vært inngått for en periode på 10-30 år. Dette er også med å stille krav til avtalens utforming. Produktet må bli et kompromiss mellom partenes behov for forutberegnelighet på den ene side, og behovet for fleksibilitet på den annen. Sistnevnte for tilfeller av omfattende endringer som forrykker balansen partene imellom. Dagens

system åpner imidlertid også opp for helt kortsiktige transportavtaler. Det er ikke gitt at en avtale som har meget langsiktig varighet for øyet, samtidig passer like godt for de helt kortsiktige avtaler. Det må forutsettes at det er tatt høyde for dette ved utarbeidelsen av standardavtalen.

Et annet særtrekk må sies å følge av partsforholdet i avtalen. Som allerede nevnt er den vesentligste delen av "skipermassen" samtidig eiere av rørsystemet, gjennom eierandeler i Gassled. Når de samme oljeselskaper i stor grad er representert på begge sider av "avtalebordet", skiller situasjonen seg i nokså stor grad fra det tradisjonelle avtaleforholdet, hvor det gjerne eksisterer interessemotsetninger mellom gjensidig uavhengige parter.⁵⁴ Partsforholdet vil kunne ha betydning ved tolkningen av avtalens enkelte bestemmelser.

Samtidig som partsforholdet i transportavtalen er spesielt, vil aktørene samtidig ha en gjensidig avhengighet av hverandre i en noe annen retning. Brukeren av transportsystemet er selvfølgelig avhengig av at transportøren yter den tjenesten brukeren har krav på. Avhengigheten går imidlertid også motsatt vei. Gassled er i sin oppfyllelse av kontrakter med forskjellige skipere avhengig av at den enkelte skiper leverer riktig mengde gass og av riktig kvalitet. Dette kommer av at Gassled står fritt til å velge hvilken gass den vil bruke til oppfyllelsen av de enkelte kontrakter. Den fysiske og den kontraktuelle gasstrømmen er følgelig ikke nødvendigvis sammenfallende. Skulle en skiper ikke oppfylle kontraktsmessig, vil dette kunne få ringvirkninger for Gassleds evne til å oppfylle i henhold til øvrige kontrakter.

De ulike brukerne er videre samtidig avhengige av hverandre. Dette følger av at gasstrømmen i røret gjerne er en blanding av gass fra forskjellige felt, en såkalt blandet strøm. Avhengigheten er her i stor grad knyttet til forpliktelsen til å levere gass av riktig kvalitet.

⁵⁴ En nærliggende sammenlikning kan her være en medeier i et sameie, som inngår en avtale med sameiet som sådant. For nærmere om problematikken, se Nygaard, Dagfinn "Andres bruk av utvinningsinnretninger" s. 166-169.

Et nokså vesentlig særtrekk i forhold til øvrige transportavtaler er at det først og fremst er *levering* og *relevering* som er interessant i gasstransportkontrakten. Selve transportforflytningen er mindre sentral. Dette må sies å stå i klar kontrast til den mer alminnelige transportretten hvor det nettopp gjerne er selve transporten det er mest interessant å regulere. Bakgrunnen for forskjellen er her det allerede nevnte forhold om at partenes leveringsytelser i gasstransporten foretas simultant, og at transporten derfor ikke tidsmessig vil komme til syne.

Et siste karakteristisk trekk ved transportavtalen er forholdet til tariffen skiperne må betale. Gasstransport i rørledning har stordriftsfordeler i meget stor grad, og må kunne karakteriseres som et naturlig monopol. Myndighetene har ikke ønsket å tillate eierne å utnytte sin derved sterke posisjon i forhold til skiperne, men har gått inn og regulert eiernes avkastning i transporten. Forarbeidene til kap. 9 i forskriften sier:

”Tariffer i nyere rørledninger er fastsatt ut fra et realavkastningskrav på rundt 7 prosent før skatt til totalkapitalen, med mulighet til mindre tilleggsinntekter for å stimulere til økt utnyttelse og kostnadseffektiv drift.”⁵⁵

Transportavtalen skiller seg følgelig noe fra den alminnelige avtalen, karakterisert som et avtaleforhold med oppstilling av *gjensidig bebyrdende* forpliktelser. En regulert tariff vil naturlig måtte få betydning i tolkningen av avtalens enkelte bestemmelser.

2.6 En rettslig karakteristikk av avtaleverket

2.6.1 Lansering av problemstilling og enkelte kommentarer

For avtaleinngåelse mellom private parter gjelder normalt den klare hovedregel om avtalefrihet. Denne rekker imidlertid ikke lenger enn rettsordenen til enhver tid tillater. Vi har sett at operatøren er tildelt kompetanse til å utarbeide standardavtalen gjennom forskriftens § 65 (2). Dette betyr samtidig et vesentlig innhugg i avtalefriheten mellom partene. Selv om Gassco skal ta ”rimelig hensyn” til både skipernes og eiernes interesser, er det formelle utgangspunktet at partene selv er avskåret fra å bestemme

⁵⁵ Se St.prp.nr.36 (2000-2001) s. 73.

avtalens innhold. Transportavtalen får med det trekk felles med tradisjonelle lover, at den i stor utstrekning retter seg mot og binder tredjemenn.

Med dette som utgangspunkt kan det være berettiget å ta opp spørsmålet om avtaleverkets stilling i forhold til forvaltningsloven.⁵⁶ Nærmere bestemt blir spørsmålet om transportavtalen kan sies å være en *forskrift* etter fvl. § 2 litra c, jf. litra a. Spørsmålet må naturlig avgjøres gjennom en tolkning av vilkårene i fvl. § 2. Det oppstår her problemstillinger i to retninger. For det første oppstår spørsmålet hvorvidt Gasscos *utarbeidelse* av avtalen med hjemmel i forskriften kan sies å være ”utøving av offentlig myndighet”. For det annet, hvilken betydning forskriftens krav om departementets *godkjennelse* skal tillegges.

I juridisk teori legges det til grunn *som et utgangspunkt* at ”utøving av offentlig myndighet” foreligger der den er foretatt i kraft av ”statens høyhetsrett” over borgerne.⁵⁷ Tilsvarende utgangspunkt er det naturlig å legge til grunn også her. I motsatt tilfelle må transportavtalen sies å være et resultat av den privatrettslige autonomi. Et eksempel på sistnevnte kan være de standardvilkår man aksepterer ved å reise med NSB. Det er antatt i juridisk teori at slike vilkår som hovedregel ikke er å anse som myndighetsutøvelse.⁵⁸ Når løsningen ikke kan anses like opplagt for standardvilkårene ved transport av gass, skyldes dette at det ikke er eierne av infrastrukturen som utarbeider disse, men Gassco. Riktignok fremstår Gassco som en slags fullmektig for eierne i transportavtalen, og skal i mange tilfeller tale eiernes interesser. Når det gjelder utarbeidelsen av standardvilkårene følger det imidlertid av forskriftens § 66 (5) at eierne er avskåret fra å instruere operatøren. Dette gjør forholdet spesielt, og skiller tilfellet fra de standardvilkår NSB som eiere utformer.

Hvilken betydning departementets endelige godkjennelse skal tillegges er heller ikke opplagt. Det synes allikevel riktig ikke å anse selve *utarbeidelsen* av avtalen som noe ”vedtak” i forvaltningslovens forstand. Det er først ved *godkjennelsen* at vedtaket formelt treffes. Det er også først på dette tidspunkt avgjørelsen blir ”bestemmende for

⁵⁶ Lov av 10. feb. 1967.

⁵⁷ Eksempelvis Graver, Hans Petter ”Alminnelig forvaltningsrett” s. 368.

⁵⁸ Se Eckhoff/Smith ”Forvaltningsrett” s. 547.

[partenes] rettigheter og plikter”, jf. fvl. § 2 litra a. Sett i et slikt lys, blir Gassco kun et redskap for departementets senere vedtak. I så fall blir problemet kun egentlig et spørsmål om hva slags vedtak vi står overfor. Etter forvaltningsloven er det avgjørende skillet mellom forskrifter og enkeltvedtak gjort avhengig av hvorvidt avgjørelsen gjelder et ubestemt eller bestemt antall/krets av personer. Da avgjørelsen her vil få betydning for alle skipere, både eksisterende og potensielle, synes karakteristikken forskrift mest nærliggende.

Som en helt generell betraktning kan det synes som om transportavtalen befinner seg i en slags rettslig gråsoner. Hvilken rettslig karakteristik det er riktig å gi transportavtalen kan ikke besvares entydig uten en grundig redegjørelse. Det er allikevel ikke gitt at en slik analyse hører hjemme i en avhandling som kun analyserer rettsforholdet partene imellom. Det vil fremgå av det som blir sagt under pkt. 2.6.2, at utfallet ikke har noen, eller i alle fall liten rettslig betydning. En vidtgående redegjørelse synes derfor overflødig.

2.6.2 Betydningen av en rettslig karakteristik for den videre analysen

Betydningen av å avgjøre hvorvidt transportavtalen er å anse som en forskrift vil variere alt etter som hvilken innfallsvinkel man har til spørsmålet. Det er for det første opplagt at en eventuell karakteristik vil kunne ha stor *akademisk eller teoretisk* interesse i ulike fagmiljø.

Karakteristikken vil imidlertid også kunne ha *rettslige* betydninger. Er transportavtalen en forskrift, vil for det første forvaltningslovens saksbehandlingsregler samt offentlighetsloven⁵⁹ måtte komme til anvendelse. Det fremgår imidlertid av den nylig vedtatte § 4-9 i petroleumsloven at det kan bestemmes at disse lovene ikke skal komme til anvendelse for operatørens virksomhet. Per dags dato er det ikke truffet noen slik avgjørelse. Dersom avtalen etter en tolkning må sies å være en forskrift, vil derfor saksbehandlingsreglene i prinsippet måtte komme til anvendelse. I en analyse av transportavtalens ansvarsregler har dette imidlertid begrenset betydning.

⁵⁹ Lov av 19. juni 1970 nr. 69.

Viktigere er da den betydning det har for *tolkningen* om man har å gjøre med en forskrift eller ikke. Dersom det konkluderes med at avtalen er en forskrift, er det naturlig å legge lovtolkning til grunn for analysen, i motsetning til avtaletolkning som ellers må bli utgangspunktet. *Formelt* sett eksisterer det altså en tilsynelatende viktig forskjell.

Det finnes allikevel argumenter for å nedtone betydningen også av dette faktumet. Begrunnelsen er at forskjellen mellom lov- og avtaletolkning trolig vil ha liten *reell* betydning ved tolkningen av transportavtalen. Det er her grunn til å trekke frem de mange likhetstrekk som faktisk eksisterer mellom alminnelig lovtolkning og tolkning av avtaler. Selvig skriver i forbindelse med spørsmål om fastleggelse av betydningen av kontraktens bestemmelser:

”Disse spørsmålene har i utgangspunktet mange likhetstrekk med de spørsmål som oppstår når innholdet og rekkevidden av lovbestemmelser skal fastlegges.”⁶⁰

Selvig skriver imidlertid videre:

”Når betydningen av kontraktsvilkår (...) skal fastlegges, må vi således ta hensyn til en rekke forhold med særlig tilknytning nettopp til det enkelte kontraktsforhold.”⁶¹

Særegenheter i det enkelte kontraktsforhold vil altså kunne bidra til at avtaletolkningen i større eller mindre grad vil fjerne seg fra lovtolkningen. Hvordan stiller dette seg for transportavtalen? Det er grunn til å anta at særegenheter ved gasstransportavtalen gjør forskjellene minimale. Jeg skal peke på enkelte forhold.

For det første er transportavtalen en standardavtale. Tolkningen av slike avtaler vil gjennomgående ta større hensyn til avtalens ordlyd, da det som regel må legges til grunn at denne er mer veloverveid og gjennomtenkt enn ved de individuelt utformede avtaler. Høyesterett uttaler i Rt. 1981 s. 445 at det utvilsomt er ”grunn til å utvise atskillig varsomhet ved tolkingen av en avtale som knytter seg til en standardkontrakt, som

⁶⁰ Se Selvig/Hagstrøm, ”Kontraktsrett til studiebruk” hefte 1 s. 64.

⁶¹ Se Selvig/Hagstrøm s. 64.

partene neppe i synderlig grad overveier innholdet av ved kontraktsslutningen”. Det følger av sitatets siste del at uttrykket favner for vidt til å kunne anses som en generell uttalelse om tolkning om standardavtaler. Transportavtalen med høyst profesjonelle parter, er kanskje nettopp en slik avtale der innholdet i større eller mindre grad faktisk overveies ved kontraktsslutningen. Selv om sitatet derfor ikke direkte kan anses myntet på denne avtalen, får det allikevel frem det sentrale, nemlig at holdningen ved tolkningen av standardvilkår vil være noe forskjellig enn ved individuelt avtalte vilkår. Synspunktet underbygges også av Selvig.⁶²

For det annet må det også her spille inn det faktum at partene formelt sett er avskåret fra selv å utforme avtalen.⁶³ Transportavtalen får med det trekk felles med tradisjonelle lover at den i stor utstrekning retter seg mot og binder tredjemenn. Dette kan også sies å bidra til å redusere eventuelle forskjeller mellom avtale- og lovtolkningen.

For det tredje, og i nær tilknytning til de hittil nevnte forhold, må det knyttes noen kommentarer til avtaletolkningens subjektive innslag, gjennom hovedregelen om tolkning i tråd med den felles partsforståelse. Denne må kunne sies å utgjøre et nokså avgjørende skille mellom de to alternative utgangspunkter for tolkningen. Av det som allerede er sagt, følger det at noen felles partsforståelse i meget liten grad her vil kunne legges til grunn.

Dette skyldes på den ene siden at det normalt vil være vanskelig å spore noen felles partsforståelse ved anvendelsen av en standardavtale. Videre er det samtidig unaturlig å snakke om en felles partsforståelse når partene ikke selv har stått for utarbeidelsen. På tross av sistnevnte, har vi sett at partene faktisk har ytet stor påvirkning. Det er da ikke helt utenkelig at det i enkelte tilfeller kan legges en slik felles forståelse til grunn. Dette virker allikevel mindre praktisk. Samtidig vil en slik tolkning i tråd med en felles partsforståelse bli problematisk overfor eventuelle nye skipere i markedet.

Uten å gå inn i en drøftelse av hvorvidt transportavtalen er en forskrift eller ikke, virker det nokså riktig å si at avtalen befinner seg i en slags rettslig gråsoner. Med det menes at

⁶² Se Selvig/Hagstrøm s. 86.

⁶³ Petroleumsforskriften § 65 (2).

svaret på spørsmålet ikke kan anses opplagt i noen retning. Mulig må transportavtalen sies å ligge i et slags krysningsfelt mellom eller som en kombinasjon av avtale og forskrift. Dette taler i seg selv for at spørsmålet om hvilket utgangspunkt som skal legges til grunn for tolkningen blir mer vagt og uensartet.

Etter dette synes det klart at en rettslig karakteristikk av transportavtalen ikke vil få særlige følger for den videre analysen av avtalens bestemmelser. Det skisserte spørsmålet om avtalen kan sies å være en forskrift synes etter dette overflødig, og vil ikke følges videre. Formelt sett synes det imidlertid fornuftig for den videre drøftelse å karakterisere dokumentet som en "avtale", og derfor legge avtaletolkning til grunn.

3 AVTALENS REGLER OM PARTENES KVALITETSFORPLIKTELSE

3.1 Begrunnelse for oppstillingen av kvalitetskrav til gassen

Bakgrunnen for oppstilling av krav om at den aktuelle gassen skal ha bestemte spesifikasjoner, er blant annet at det kan være store variasjoner i sammensetning av gassen i de ulike rørledningene. Dette skyldes først og fremst at den produserte gassen har ulik kvalitet alt ettersom hvilket felt gassen stammer fra.⁶⁴

Krav til kvalitet er imidlertid ikke særegent for gasstransportavtalen, men oppstilles også i andre kontraktsforhold. Som et eksempel kan det vises til Kjøpsloven av 13. mai. nr. 27 1988. Kjl. § 17 sier nettopp at varen skal ha den avtalte *kvalitet*. Begrunnelsen er her at kjøper har ønske om en gitt kvalitet og at han betaler for nettopp denne. Kvaliteten er i seg selv viktig for kjøperen, sammen med pris, leveringshurtighet og øvrige betingelser. I gasstransporten kommer kjøpslovens begrunnelse mer indirekte frem, ved at Gassleds kvalitetsforpliktelse gjenspeiler salgsspesifikasjonene i gassalgskontraktene. Dette er et eksempel på den nærhet som eksisterer mellom transportavtalen og den overliggende salgsavtalen.

⁶⁴ Kommentarene til forskriftens § 59 (3), som oppstiller et tilsvarende krav til kvalitet for *adgang* til rørledningsnett.

Oppstillingen av en kvalitetsforpliktelse for skiperen må delvis begrunnes i andre forhold. Høy kvalitet på gassen har ikke samme egenverdi for Gassled som transportør. Gassled blir aldri eier av gassen, og det har således færre direkte økonomiske virkninger om gassen er av noe lavere kvalitet. Forpliktelsen må her for det første ses i lys av hensynet til rørsystemet, som er bygget for å transportere gass av en viss kvalitet. Gass av dårligere kvalitet vil kunne skade selve systemet. Et av de verste eksemplene er dersom gassen inneholder vann. Fritt vann i røret vil både kunne medføre korrosjon og dannelse av hydrater.⁶⁵ Sistnevnte vil kunne volde store driftsmessige problemer. Et annet eksempel er levering av gass som inneholder for mye svovel. Dette kan medføre skader på stålet i form av sprekkdannelser.

For det annet må skiperens forpliktelse begrunnes i hensynet til øvrige skiperes kontraktsforhold med Gassled. Som nevnt er det vanlig at et enkelt rør transporterer gass fra forskjellig felt. Uten regler om leveringskvalitet ville forskjellige skipere i en blandet strøm lett kunne tenkes å bli skadelidende dersom en av skiperne leverte gass av vesentlig redusert kvalitet.

For det tredje kan heller ikke kvalitetsforpliktelsen for skiperen ses helt isolert fra den overliggende gasssalgsavtalen. Dette skyldes det spesielle forhold om at gasstransporten skjer som en simultanytelse. Når transporten her kan sies å skje simultant, er det nødvendig at leveringskvaliteten avspeiler releveringskvaliteten, altså salgsspecen.

3.2 Skipers kvalitetsforpliktelse

3.2.1 Hovedregel

Hovedregelen om skiperens kvalitetsforpliktelse følger av art. 4.1, som sier at skiperen ved inngangspunktet skal levere gass som møter transportsystemets spesifikasjoner. Bestemmelsens ordlyd tilsier klart at skiperen her pålegges et krav til resultat. Spesifikasjonskravene for levering av tørrgass i sone D er inntatt i Operations Manual art. 7.4, jf. art. 4.1 (4). I tillegg finnes en særlig spesifikasjonsbestemmelse i art. 4.1 (5). Spesifikasjonene vil bli behandlet nærmere under.

⁶⁵ Hydrater er is- og snøliggende forekomster i gassblandingen.

Spesifikasjonene kan videre sies å være inndelt i fire hovedgrupper. Det oppstilles for det første et krav til gassens brennverdi, jf. art. 7.4. For det annet oppstilles det krav som både gjelder gassen som sådan (leveringstemperatur, kondenseringspunkt etc.) og som setter maksimumsverdier for innholdet av andre stoffer i gassen (svovel, vann etc.). Videre oppstilles i art. 4.2 (5) en sekkebestemmelse for andre uønskede stoffer gassen ikke må inneholde. Bestemmelsen omhandler strengt tatt gassen som sådan, og har derfor egentlig sin naturlige plass i denne hovedgruppen. Bestemmelsens skjønnsmessige karakter, med de særegne spørsmål som oppstår på denne bakgrunn, gjør det imidlertid mer hensiktsmessig å ta ut bestemmelsen til særskilt behandling, som en tredje hovedgruppe. For det fjerde stilles det krav til leveringstrykket, jf. art. 7.1-7.4.

Leverer skiper gass i henhold til disse spesifikasjonene er kvalitetsforpliktelsen i art. 4.1 overholdt.

3.2.2 Nærmere om spesifikasjonene

3.2.2.1 Krav til gassens brennverdi

Gassens brennverdi er en betegnelse på verdien av den mengde varmeenergi som frigjøres når gass forbrennes i en brenner.⁶⁶ Kravene til brennverdi er knyttet til to størrelser; *Gross Calorific Value* (GCV) og *Wobbe Index* (WI).

GCV er et uttrykk for den varme, eller energimengde, forbrenning av en standard kubikkmeter gass under gitte forutsetninger, blant annet bestemt temperatur og trykk, skal avgi.⁶⁷ GCV sier altså noe direkte om brennverdien.⁶⁸

WI er derimot et uttrykk for den energimengde som tilføres en brenner gjennom et bestemt munnstykke. WI blir dermed et uttrykk for hvor lett det er for en gitt

⁶⁶ Se [www.gassmagasinet.no].

⁶⁷ Se Brautaset m. fl. s. 168.

⁶⁸ GCV har betydning også i en annen retning. Fordi alle nomineringer skjer i energi (Mega Joule), mens reservasjoner foretas i volum (Sm³), må det foretas en omregning mellom de to verdier. Faktoren som benyttes i omregningen mellom MJ og Sm³ er nettopp GCV. Nærmere om dette i Booking Manual art. 2.5.

gassblanding å brenne i en gitt brenner (dyse). WI tar på denne måten hensyn til gassens relative massetetthet. Gasser med ulik sammensetning, men lik WI, genererer like store mengder energi i en brenner dersom gasstrykket er det samme.⁶⁹ Gasser med samme GCV, men forskjellig WI, vil derimot kreve en teknisk tilpasning av brenneren i hvert tilfelle for å få til en optimal forbrenning.

Selv om det er GCV som direkte gir uttrykk for gassens brennverdi, er WI også viktig. Levering av gass med for høy WI medfører blant annet stor risiko for at flammene vil slukke i husholdningers forbrenningsapparater på kontinentet.

Art. 7.4 oppstiller maksimums- og minimumsgrenser for både GCV og Wobbe Index. Bestemmelsen foretar imidlertid et skille mellom Sm^3 (standard kubikkmeter) og Nm^3 (normal kubikkmeter). Forskjellen på disse er at beregningen av Sm^3 foretas ved 15 °C og 1 atmosfæres trykk, mens Nm^3 ved 0 °C og samme trykk.

Av art. 4.7 fremgår at skalaen verdiene må holde seg innenfor ligger høyere for Nm^3 enn Sm^3 . Dette skyldes nettopp temperaturforskjellen. Når gassen er varmere, vil samme mengde gass kreve noe større plass. En annen måte å si dette på er at én Nm^3 med gass vil inneholde noe mer masse enn én Sm^3 . Gassen er altså en kompressibel vare, som krever presise definisjoner hva gjelder mengde.

3.2.2.2 Andre spesifikasjonskrav

De øvrige spesifikasjonskravene kan ikke sies å være like sentrale som kravet til gassens brennverdi. Kravene kan allikevel systematisk inndeles i to; krav til gassen som sådan, og krav som oppstiller maksimumsgrenser for innholdet av andre sporstoffer/-elementer i gassen.⁷⁰ Art. 7.4 inneholder krav fra begge kategorier. I den første kategorien faller eksempelvis kravet i art. 7.4 om at gassens hydrokarbonduggpunkt ved 50 barg skal være lavere enn -10 °C. I den andre kategorien faller eksempelvis kravet om at gassens totale svovelinnhold maksimalt skal være 30 mg/ Nm^3 , og at det totale hydrogensulfidinnholdet maksimalt skal være 5 mg/ Nm^3 .

⁶⁹ Se www.gassmagasinet.no.

⁷⁰ Se Brautaset m. fl. s. 169-170.

3.2.2.3 Skjønnsmessige spesifikasjonskrav

Art. 4.5 oppstiller en sekkebestemmelse for andre stoffer/elementer enn de som direkte reguleres i art. 7.4. Bestemmelsen lyder:

”In addition, the Gas shall be free from objectionable odours, materials, or liquid matter, waxes, gums and gum-forming constituents and dust or other solid matter which might cause damage to or interference with the proper operation of facilities through which it flows.”

Av bestemmelsen følger det at skiperen ikke umiddelbart er i kontraktsbrudd dersom gassen inneholder slike urenheter som her nevnes. Kontraktsstridig levering skjer først der elementene i gassen kan forårsake skade på, eller er til hinder for en riktig drift av transportinnretningene. Det må være opp til Gassco å avgjøre hvorvidt dette er tilfellet. Med ”might cause” er det naturlig å forstå et krav til årsakssammenheng. Gode grunner kan imidlertid tale for ikke å legge et strengt årsakskrav til grunn. Dette skyldes at konsekvensene ved å akseptere skadelig gass kan bli langt mer dramatiske enn de uheldige følger en avvisning vil kunne få for skiperen.

3.2.2.4 Krav til gassens trykk

Begrunnelsen for krav til gassens trykk er en annen enn begrunnelsen for de øvrige spesifikasjonene i kvalitetsforpliktelsen. Krav til gassens trykk er en absolutt nødvendighet for at gasstransport i rør fysisk kan gjennomføres. Begrunnelsen for kravet må derfor ses i denne sammenheng, da det er trykket som driver gassen fremover i røret. Transporten er videre betinget av at trykket ved inngangen er høyere enn ved utgangen, da motsatt tilfelle vil føre til at gassen reverseres.

Kravet til trykk fremgår også av forskriften § 59 (3), hvor det kreves at gassen har ”tilstrekkelig trykk ved inngangen til at slik naturgass kan nå utgangen”. Det kan hevdes at ordlyden ikke er helt presis. Det er ikke tilstrekkelig kun at gassen *når* utgangen, slik bestemmelsen legger opp til. Også ved utgangspunktet må jo gassen ha et gitt trykk over et visst nivå, i samsvar med gassalgsavtalen.

Det trykket gassen har ved inngangen til Gassled, vil ikke ligge konstant frem til utgangspunktet, men gradvis avta underveis. Flere forhold bidrar til dette, men særlig

rørets lengde og graden av friksjon,⁷¹ samt temperatur i havet⁷² vil spille inn. Trykket er imidlertid selv en faktor av ikke uvesentlig verdi. Det beste for skiperen⁷³ er følgelig å levere gass med et slikt trykk i inngangspunktet, at trykkkravet i gassalgskontrakten akkurat tilfredsstilles. Dette kan imidlertid være risikabelt, da det ikke tas noe høyde for at uventede forhold kan medføre behov for høyere trykk. I praksis vil gassens trykk ved inngangspunktet derfor ligge noe høyere enn absolutt nødvendig.⁷⁴

Minimumskrav til gassens trykk følger ikke av Operations Manual, verken i de ulike entry- eller exit points. Her oppstilles kun maksimumsgrenser. Minimumsgrensene følger imidlertid av gassalgskontraktene, noe som må forklares med trykkets økonomiske verdi, med dertil ønske om hemmeligholdelse mellom de ulike aktører.

Kravene til trykk vil i praksis kunne avskjære en skipers mulighet til å få gass transportert til ulike exit points. Eksempelvis vil en skiper A som kun leverer gass på Kårstø, ikke ha tilstrekkelig trykk til å nå utgangen i St. Fergus i Skottland. Følgen av dette vil være at skiperen ikke vil bli gitt mulighet til å reservere exit-kapasitet her.⁷⁵ Dette viser samtidig at område D ikke er å anse som en ballong, hvor det er tilstrekkelig for avtaksmuligheten kun at skiperen leverer gass i systemet. Dersom skiper A i dette tilfellet skal kunne avta gass i St. Fergus, må denne i så fall inngå en avtale med skiper B.⁷⁶

⁷¹ Til sammenlikning kan nevnes en skiløper som ønsker å gli lengst mulig ned en slak bakke. Jo hardere denne sparker fra på toppen, desto lenger vil han komme. Er føret imidlertid dårlig, eksempelvis ved småstein og liknende i sporet, vil dette ha innvirkning på hvor langt skiløperen kommer.

⁷² Temperaturendringer på havbunnen vil nokså raskt påvirke temperaturen på gassen i røret. Jo varmere vannet er, desto større trykk kreves for å transportere samme mengde gass.

⁷³ Spesifikasjonene i entry point, jf. Operations Manual art. 7.4, er det formelt sett opp til skiperen å tilfredsstille. Trykket er det i realiteten Gassco, riktignok via sin TSP, som styrer.

⁷⁴ Denne sikkerhetsmarginen kalles "Linepack".

⁷⁵ Dette følger av forskriften § 59 (3) samt Booking Manual.

⁷⁶ Eksemplet er hentet fra Brautaset, "Presentation at the 16th European Energy Law Seminar, Noordwijk aan see, 26 May 2003".

3.2.3 Unntak fra hovedregelen om levering av gass i henhold til spesifikasjonene

3.2.3.1 Levering i en on spec blandet strøm

Et første unntak fra regelen om levering i henhold til spesifikasjonene, følger av art. 4.1 annet ledd. Her fremgår at en individuell skiper ikke vil være i kontraktsbrudd på tross av at dennes gass isolert sett ikke tilfredsstillende spesifikasjonene dersom skiperen leverer i en on-spec blandet strøm. Det følger direkte av ordlyden, jf. ”Notwithstanding the above...”, at bestemmelsen er ment å gjøre unntak fra hovedregelen i første ledd. Dersom den blandede strømmen først er on-spec, skal altså den enkelte skipers gass anses å møte de oppstilte spesifikasjoner.

Begrunnelsen for regelen er flere. Dersom den blandede strøm er tilfredsstillende, vil transportøren ikke risikere å lide tap. Det vil da bety bortkastet arbeid og sløsing av ressurser å lokalisere og slå ned på den enkelte skipers off spec gass. Regelen kan også ses på bakgrunn av hensynet til en effektiv ressursforvaltning på sokkelen.⁷⁷ Vi ser at mer offentligrettslige politiske hensyn spiller inn.

Et spørsmål som oppstår er om unntaket gir en enkelt skiper en *rett* til å levere off-spec, så lenge den blandede strøm totalt er på spec. Ordlyden i art. 4.1 (2) kan mulig i en viss grad sies å tale for at dette er tilfellet, jf. ”shall be deemed”. Ordlyden er imidlertid langt fra klar, og en tolkning anses påkrevd.

Et moment som kan tale for å gi skiperen rett her er den ovenfor nevnte begrunnelse for art. 4.1. Gassled mottar on spec-gass, og risikerer som nevnt ingen fare for å lide tap. I samme retning trekker også sammenhengen med art. 4.2 (1) 2. alt.⁷⁸ Denne utgjør motstykket til art. 4.1 (2) ved at Gassled kan nekte en off-spec blandet strøm selv om dette går utover skipere som leverer on-spec. Denne ulempen for skiperne kan sies å skulle oppveies gjennom art. 4.1 (2) og kan tale for å gi skiperen en rett i denne sammenheng.

⁷⁷ Se særlig petrl. § 4-1 om forsvarlig utvinning av petroleum.

⁷⁸ Se nærmere om bestemmelsen under pkt. 3.4.2.

Et tungtveiende argument mot å gi en skiper rett til off-spec levering, er hensynet til de øvrige skiperne. En slik rett vil lett kunne stimulere til spekulasjon ved at en enkelt skiper, som vet at øvrige skipere ligger godt innenfor specen, vil kunne redusere egne prosesseringskostnader nettopp med den begrunnelse at den blandede strømmen uansett vil bli on-spec. I et marked med konkurranse mellom de enkelte skipere vil dette på lengre sikt kunne bli skjevt. En slik spekulasjon vil også være uheldig for de øvrige skipere dersom kalkulasjonen viser seg å slå feil, slik at den samlede strøm totalt blir off-spec. Dette vil i så fall ramme alle skiperne gjennom art. 4.2. En slik mulighet burde avtalen verken åpne for eller stimulere til.

En naturlig konklusjon synes etter dette å være at skiperen ikke gis en *rett* til å levere off-spec i en blandet strøm.

3.2.3.2 Ikke-skadelig off-spec gass

Et annet unntak følger av art. 4.3. Etter bestemmelsen forpliktes Gassled til å akseptere off-spec gass i visse situasjoner. Vilkåret er at gassen, etter en rimelig vurdering ("reasonable opinion") fra Gasscos side, ikke vil være skadelig for driften av transportsystemet, eller påvirke Gassleds egen kvalitetsforpliktelse, jf. art. 4.6. Et eksempel på hva som kan være skadelig for driften, er eksempelvis der gassen inneholder for mye svovel, slik at stålet i røret risikerer å slå sprekker dersom gassen aksepteres. At Gassled ikke i tilstrekkelig grad vil kunne blande ut off-spec gassen, kanskje fordi et viktig felt er nede, er et eksempel på at Gassleds relevering vil påvirkes.

Begrunnelsen for regelen må i vesentlig grad være lik begrunnelsen for unntaket over i art. 4.1 annet ledd. Dersom ingen risikerer å lide tap, er det ingen grunn til ikke å akseptere gassen. Hensynet til en effektiv ressursforvaltning trekker i samme retning. Unntaket er allikevel noe mer betenkelig sett fra transportørens side. Dette skyldes vilkåret i bestemmelsen om en rimelig vurdering fra Gasscos side. Selv om Gassco vil bestrebe seg på å gjøre en korrekt vurdering etter art. 4.3, medfører bestemmelsen en viss risiko for Gassled dersom Gassco allikevel foretar en feilaktig vurdering. Dette vil som nevnt både kunne medføre en fysisk skade på transportsystemet, samt føre til at

releveringen til skiperen blir off-spec. Det fremgår imidlertid av avtalens øvrige regulering, at risikoen for transportøren i realiteten ikke blir så stor.⁷⁹

Rekkevidden av unntaket i art. 4.3 begrenses til en viss grad gjennom Operations Manual art. 4.8. Etter bestemmelsen skal off-spec gass som ikke møter kravene til karbondioksid og hydrogensulfid, kun aksepteres under nærmere angitte vilkår.⁸⁰

3.3 Gassleds kvalitetsforpliktelse

3.3.1 Kort om hovedregelen

At Gassled har en plikt overfor skiperen til å relevere gass med riktig kvalitet fremgår av art. 4.6. Som for skiperen er de nærmere spesifikasjonene inntatt i O.M. art. 7.6, jf. O.M. art. 4.2 tredje ledd. Med unntak av kravene til trykk og temperatur, er de øvrige spesifikasjonene identiske med spesifikasjonene for skiperen i entry point.⁸¹

3.3.2 Nærmere om innholdet av forpliktelsen

Slik ordlyden i art. 4.6 er utformet, fremstår regelen som en typisk resultatforpliktelse. Releverer Gassled i strid med spesifikasjonene, foreligger kontraktsbrudd hvor skiperen i utgangspunktet kan påberope misligholdssanksjoner. Ordlyden fremstår videre som absolutt, altså uavhengig årsaken til off-spec leveringen. Spørsmålet er imidlertid om det er grunn til å opprettholde dette utgangspunktet i alle tilfeller. Både avtalen selv og sterke reelle hensyn, kan tale for at Gassleds forpliktelse ikke er like absolutt som ordlyden her legger opp til. Den nærmere grensedragningen må trekkes gjennom en tolkning av bestemmelsen.

Utgangspunktet må her være ordlyden i art. 4.6, som altså trekker i retning av at Gassled har en unntaksfri resultatforpliktelse. Dette må naturlig tillegges betydelig vekt.

⁷⁹ Se særlig ansvarsregelen i art. 4.5 og under pkt. 4.6.1.

⁸⁰ Bestemmelsen vil ikke bli behandlet nærmere. Det skal her kun kommenteres at ordlyden i henholdsvis art. 4.3 og O.M. art. 4.8 er inkonsekvent. Etter art. 4.3 skal *Gassled* akseptere gassen, mens art. 4.8 retter seg mot *operatøren*. Forskjellen har imidlertid ingen betydning da det rent faktisk vil være Gassco som aksepterer off-spec gassen i begge tilfeller.

⁸¹ Dette skyldes naturlig at transportspecen her følger specen i den overliggende gassalgsavtalen.

Tolkningsalternativet møter imidlertid vesentlig motstand gjennom regelen i Operations Manual art. 4.3. Bestemmelsen pålegger Gassco å yte *rimelige bestrebelser*⁸² ved blandingen av gassen i transportsystemet, for å sikre gass av riktig kvalitet ved utgangen. Uttrykket trekker i direkte motsatt retning, og taler i favør av at Gassleds forpliktelse kun er ment som en omsorgsforpliktelse. Hvordan skal dette harmoniseres?

Ordlyden i O.M. art. 4.3 synes på samme måte som T&C art. 4.6 å gjelde generelt. Det synes derfor ikke som om bestemmelsene er ment å dekke forskjellige anvendelsesområder. Videre er det heller ikke gjort noen referanse til T&C art. 4.6 fra O.M. art. 4.3. Sistnevnte fremstår derfor ikke som noen utpreget unntaksbestemmelse. Det kan allikevel hevdes at dersom T&C art. 4.6 var ment å gjelde absolutt, kunne ordlyden vært enda klarere på dette området.

Hvordan en eventuell konflikt mellom de enkelte dokumenter i transportavtalen skal løses fremgår av T&C art. 1.5. Her oppstilles at T&C skal gå foran de enkelte vedlegg, inkludert Operations Manual. Dette trekker i retning av at Gassleds forpliktelse er en ren resultatforpliktelse.

Tolkningsalternativet som O.M. art. 4.3 legger opp til har imidlertid gode grunner for seg i ett konkret tilfelle, nemlig der skiperen selv har levert off-spec gass i transportsystemet. I slike tilfeller synes det vel tøft å kreve at Gassled skal være forpliktet til å relevere i henhold til en streng resultatforpliktelse. Det vil eksempelvis her kunne tenkes tilfeller hvor Gassled ikke har fysisk mulighet til å blande ut gassen, slik at denne forblir off-spec ved utgangspunktet.

At Gassleds forpliktelse i et slikt tilfelle må ”transformeres” til en omsorgsforpliktelse, med krav om å yte rimelige bestrebelser, kan også utledes av mer generelle kreditormorabetraktninger. En slik synsvinkel innebærer at skiperens kvalitetsforpliktelse i art. 4.1, samtidig karakteriseres som en slags medvirkningsforpliktelse i forhold til Gassleds oppfyllelse. Brudd på denne medvirkningsforpliktelsen må da få betydning for debtors, her Gassleds, egen kvalitetsforpliktelse.

⁸² ”reasonable endeavours”.

Når Gassled ikke oppfyller på bakgrunn av forhold utelukkende på skiperens side, trekker også sterke rimelighetsbetraktninger mot å legge en resultatforpliktelse til grunn. Det synes lite rimelig at skiperen skal kunne møte Gassled med en misligholdssanksjon ved releveringen når årsaken til Gassleds mislighold skyldes eget forhold.

I ett praktisk viktig tilfelle er det allikevel ikke sikkert at sammenlikningen med kreditormora er like treffende. Dette er for de tilfellene der Gassled aksepterer skiperens off-spec gass etter T&C art. 4.3. Her kan det ikke være riktig å si at Gassleds eventuelle kontraktsbrudd utelukkende skyldes forhold på skiperens side. Når Gassled i slike situasjoner aksepterer skiperens gass, er dette nettopp fordi gassen ikke vil påvirke Gassleds egen forpliktelse. Dersom Gassled allikevel får problemer, skyldes dette at Gassco har foretatt en uriktig vurdering. Det kan med tyngde hevdes at dette er forhold Gassled bør være nærmest til å ha risikoen for. Mot dette kan det hevdes at art. 4.3 i all hovedsak er i skiperens interesse. Dette reduserer argumentets vekt.

For den situasjonen vi her har drøftet, nemlig der skiperen selv ikke har overholdt sin kvalitetsforpliktelse, jf. art. 4.1, synes det riktig å konkludere med at regelen i O.M. art. 4.3 må få anvendelse på Gassleds kvalitetsforpliktelse. Gassled må følgelig bestrebe seg på å relevere i henhold til spesifikasjonene, men blir ikke umiddelbart i kontraktsbrudd der resultatet ikke inntreffer.

Utenfor disse situasjonene, altså helt generelt, må løsningen være en annen. Både hensynet til at Gassled er et stort og komplekst rørsystem, som kan innebære vanskeligheter å betjene, samt synspunktet om skipernes lave tariff, kan tale for å legge en omsorgsforpliktelse til grunn på et mer generelt grunnlag. Disse synspunktene kan imidlertid ikke slå igjennom overfor ordlyden i art. 4.6 og forrangsbestemmelsen i art. 1.5.

Hensynet til skiperen, som i de fleste tilfellene har en overliggende salgssavtale å betjene, må i dette tilfellet også veie tungt for at Gassled har en resultatforpliktelse etter bestemmelsen. Det kan også hevdes at skiperens resultatforpliktelse etter art. 4.1 burde avspeiles i en tilsvarende forpliktelse for Gassled.

Konklusjonen må derfor være at Gassleds forpliktelse til å relevere gass i henhold til spesifikasjonene, *som hovedregel* er et krav til resultat, jf. art. 4.6.

3.4 Gassleds misligholdsbeføyelser

3.4.1 Innledning

Som det hittil er fremgått, er regler om kvalitet meget viktig for gjennomføringen av gasstransporten. For Gassled er det dermed av vesentlig betydning å kunne møte off-spec levering med alternative sanksjoner for å hindre eller begrense eventuelle skader off-spec gassen kan tenkes å påføre systemet eller øvrige skipere.

Avtalens oppstilling av Gassleds misligholdssanksjoner kan for oversiktens skyld inndeles i en slags kronologisk rekkefølge. For det første kan Gassled hindre off-spec gass å trenge inn i systemet. Reglene om avvisning vil bli behandlet under i pkt. 3.4.2.

Dersom slik uønsket gass først er inne i systemet, kan Gassled foreta såkalte ”operational actions”. Dette er tema under i pkt. 3.4.3. Disse to regelsettene kan samlet sies å utgjøre Gassleds preventive misligholdsbeføyelser.

Er skadene derimot først oppstått, er det ansvarsreglene som kommer til anvendelse. Avtalens regler om ansvar er nokså kompliserte og omfattende, og vil i sin helhet bli behandlet i del 2 under.

3.4.2 Avvisning

Avtalens art. 4.2 første ledd regulerer Gassleds adgang til å avvise skipernes levering av off-spec gass. Av bestemmelsen fremgår at dette gjelder uavhengig om gassen leveres i en off-spec blandet strøm, eller kun fra én enkelt skiper. Dersom Gassco avviser gassen, pålegges skiperen etter annet punktum umiddelbart å stanse enhver levering av gass.

At en enkelt skipers off-spec gass avvises skaper få rettslige problemer. Skiperen har misligholdt sin forpliktelse og blir møtt med en misligholdssanksjon.

Mer problematisk er imidlertid avvisningen der skiperens gass inngår i en off-spec blandet strøm. Vi tenker oss et eksempel der skiperne A og B leverer sammen. A leverer on-spec, mens B leverer off-spec, slik at strømmen samlet blir off-spec. Gassmolekylene fra skipernes felter vil blandes i røret, og det vil ikke være mulig å

identifisere og avvise kun den ene skiperens gass. Hele strømmen må følgelig avvises. Spørsmålet som ut fra en kontraktsrettslig synsvinkel kan stilles er hvorvidt skiper A i dette tilfelle blir møtt med en misligholdssanksjon uten selv å ha misligholdt avtalen. Reelt sett er det jo her skiper B som har ansvaret for at gassen blir off-spec.

Svaret på spørsmålet må ganske klart være nei. Hvorvidt det foreligger mislighold må avgjøres ved levering i entry point, ikke når den enkelte skipers gass blandes med andres. I det off-spec gass i en blandet strøm passerer entry point foreligger kontraktsbrudd fra alle skipere, uansett om den individuelle skiper A isolert har levert tilfredsstillende.

Det kan allikevel sies å utgjøre en nokså ugunstig situasjon for en skiper som leverer kontraktsmessig å måtte finne seg i å få gassen avvist på grunn av øvrige skiperes mislighold. Denne har ingen mulighet til å beskytte seg mot de andres off-spec levering. Synspunktet forsterkes av at skiperen ikke har noe valg med hensyn til å levere alene. Denne påtvungne avhengigheten var også et ankepunkt blant selskapene under avtalens tilblivelse, men mer tungtveiende hensyn har tydelig blitt avgjørende. Dette kan først og fremst sies å være hensynet til en effektiv drift av rørsystemet, som fremtvinger levering i blandede strømmen.

Begrunnelsen for å avvise hele den samlede strømmen må være Gassleds behov for raskt å kunne hindre off-spec gass å trenge inn i rørsystemet, med de eventuelle skader det kan medføre. I en blandet strøm vil det være teknisk problematisk og tidkrevende å finne den skadelige kilden. Skulle man latt gassen passere inntil man fant denne, ville skaden allerede kunne oppstått innen den tid. Vi ser at Gassleds behov for en slik regel er stor, og at hele gasstransportsystemet egentlig er avhengig av regelen for å kunne fungere forsvarlig.

I favør av regelen taler videre at de uheldige konsekvensene skiper A kan bli påført i mange tilfeller oppveies av avtalens øvrige bestemmelser. Dette gjelder for det første art. 4.1 annet ledd som på mange måter kan anses som motsatsen nettopp til art. 4.2. Her så vi at en skipers eventuelle off-spec gass, skulle bli ansett å møte spesifikasjonene dersom den var levert i en on-spec blandet strøm. For det annet vil off-spec strømmen kunne bli akseptert etter art. 4.3 dersom vilkårene der er oppfylt. Kan det først

konstateres et tap for skiper A, må det for det tredje være klart at denne kan rette et selvstendig krav mot skadevolder B. Spørsmålet om avtalen selv hjemler et slikt krav vil bli drøftet under i del 2.⁸³

3.4.3 Operasjonelle tiltak

Som nevnt i pkt. 3.4.2 kan Gassco avvise gass som ikke tilfredsstillende de oppstilte spesifikasjoner. Bestemmelsen regulerer ikke hva som skjer dersom off-spec gass allerede har sluppet inn i transportsystemet. Avtalen gir Gassled her beskyttelse gjennom adgangen til å foreta såkalte *operasjonelle tiltak*⁸⁴, jf. art. 4.4.

Hovedvilkåret for dette er at en skiper har levert off-spec gass, eller har levert gass i en off-spec blandet strøm. Bestemmelsen presiserer nærmere hva Gassco i et slikt tilfelle kan gjøre. For det første kan Gassco sørge for å levere gassen ved en mer hensiktsmessig lokalitet, hvor risikoen for at gassen kan påføre skade er mindre.

For det annet kan gassen *hvis mulig* tilbakeleveres. Sistnevnte krever feltoperatørens forhåndsgodkjennelse. Reservasjonen i forhold til reverseringen må ses på bakgrunn av hvordan kompressorene er satt i det enkelte rør. I visse rør kan gassen strømme i begge retninger. Dette er eksempelvis tilfellet i Statpipe mellom Kårstø og Draupner. Her ligger følgelig muligheten åpen for å reversere gassen slik art. 4.4 forespeiler. Denne muligheten vil naturlig ikke stå åpen i rør hvor gassen kun kan strømme i en retning. Et eksempel kan her være Zeepipe IIB mellom Kollsnes og Draupner.⁸⁵

Et spørsmål som må avgjøres er hvorvidt adgangen til å utføre operasjonelle tiltak er fri så lenge gassen er off-spec, eller om det følger andre begrensninger av bestemmelsen. Mer konkret blir spørsmålet hva som menes med spesifikasjonen ”nødvendig”. Ordlyden kan sies å være tvetydig og åpner her for ulike tolkningsalternativer. En

⁸³ Se under pkt. 4.6.1.4 i forbindelse med den særlige ansvarsregelen i art. 4.5.

⁸⁴ ”Operational actions”.

⁸⁵ Mens bestemmelsens første alternativ er nokså praktisk, fremstår alternativet om tilbakelevering som mindre praktisk. Muligheten er aldri benyttet, og det er klart at en eventuell tilbakelevering vil medføre store problemer. Det er vanskelig å se andre løsninger enn at gassen må brennes, noe som vil innebære store tap, og eventuell godkjennelse av myndighetene. Brenning er samtidig avhengig av en flamme. Uten en slik vil brenning i praksis ikke være mulig.

mulighet er ikke å anse dette som noen begrensning av operatørens rett etter bestemmelsen. Så lenge skiperen her leverer off-spec gass, kan Gassco foreta de handlinger som nevnt over dersom Gassco anser dette nødvendig. Argumentet for å opprettholde dette standpunktet må ta utgangspunkt i at skiperen her tross alt har misligholdt kontrakten på et sentralt punkt. Vanskelighetene operatøren påføres må reflekteres i en vidtgående rett etter bestemmelsen.

En annen mulig tolkning er å anse dette som et vilkår på lik linje med kravet til at gassen ikke må være off-spec. Denne tolkningen vil føre til en innsnevring av Gasscos kompetanse etter bestemmelsen ved å forutsette at tiltaket må være nødvendig for å avverge eller begrense tap eller skade, enten for Gassled eller for øvrige skipere. For dette standpunktet kan for det første hevdes at når ordlyden spesifiserer hvilke tiltak som kan foretas blir ordet ”nødvendig” overflødig, dersom det kun var ment å være en spesifisering. Dette taler for at det må ligge noe mer bak vedtakelsen av uttrykket ”nødvendig”. I tillegg er det ikke lett å tenke seg tilfeller hvor Gassco anser tiltakene nødvendige uten at det foreligger noen fare for at tap vil kunne oppstå.

Utover ordlyden må hovedargumentet for å opprettholde tolkningsalternativet være hensynet til skiperen. Eksisterer ikke engang en fare for at gassen kan komme til å påføre skade, taler mye for å begrense operatørens rett selv om skiperen tross alt ikke leverer i overensstemmelse med kontrakten. Dette forsterkes i de tilfellene gass leveres i en blandet strøm. Skiperne som leverer riktig gass vil lide unødvendig tap dersom det ikke er noen fare for at gassen vil påføre skade, verken på rørsystemet eller på andre skiperes gass. Både hensynet til effektivitet og samfunnsøkonomisk lønnsomhet trekker i samme retning.

I favør av å utvide Gasscos kompetanse etter bestemmelsen, taler at førstnevnte tolkningsalternativ må antas å være en retts teknisk enklere regel å praktisere. Det vil være en fordel for Gassco dersom det er tilstrekkelig etter bestemmelsen kun å påvise at gassen er off-spec. Tekniske beregninger om skaderisiko vil i så fall ikke være nødvendig.

Sammenhengen med avtalens art. 4.3 trekker imidlertid i retning av et krav om tap/skade eller fare for tap/skade. Etter denne aksepteres som nevnt off-spec gass hvis

det ikke er fare tap eller skade. Regelharmonien ville være dårlig dersom art. 4.4 samtidig åpner for nevnte tiltak utelukkende fordi gassen er off-spec.

Det synes etter dette nokså klart at sistnevnte tolkningsalternativ må legges til grunn. At Gassco kun kan foreta "nødvendige" tiltak, fremstår etter dette som et selvstendig vilkår.

Resultatet åpner opp for nye spørsmål. For det første oppstår spørsmålet mer konkret om hvilke tilfeller som gjør bruk av operasjonelle tiltak nødvendig. For det annet må berettigelsen vurderes opp mot sannsynligheten for at disse tilfellene inntreffer.

Ordlyden gir i seg selv få indikasjoner på hvilke tilfeller som berettiger Gassco til å iverksette tiltak. Tiltakene må være nødvendige, men nødvendige i forhold til hva? Som nevnt over virker det nokså klart at nødvendigheten retter seg mot hindring av eventuell tap eller skade. Dette må også kunne sies å være formålet med bestemmelsen.

Mer konkret kan art. 4.3 om aksept av off-spec gass trolig være et utgangspunkt. Etter denne kan Gassco som nevnt ikke akseptere off-spec gass som er skadelig for driften av transportsystemet eller som påvirker Gassleds evne til å tilbakelevere gassen i overensstemmelse med art. 4.6. Dersom dette er tilfellet, må situasjonen samtidig anses å berettige bruk av operasjonelle tiltak etter art. 4.4. Her må tiltakene sies å være "nødvendige". Det er ikke umulig at retten etter art. 4.4 også gjelder utenom slike tilfeller, og altså er ment å ha et videre anvendelsesområde. Det er imidlertid vanskelig å tenke seg praktiske tilfeller her.

Enda mindre er det å hente i ordlyden når det gjelder spørsmålet om hvilken sannsynlighetsgrad for skade som må kreves etter art. 4.4, før Gassco kan treffe operasjonelle tiltak. I den ene enden av skalaen er situasjonen der Gassco kun kan foreta handlinger dersom det påvises at det allerede har, eller sikkert vil oppstå tap eller skade, kanskje også supplert med et krav om tap av en viss størrelse. I den andre enden er det nok at det foreligger en viss fare for at skade eller tap kan oppstå for at Gassco kan utøve sin rett etter bestemmelsen.

En særlig streng tolkning i Gassleds disfavør virker her lite rimelig, eksempelvis ved å kreve at det må oppstå skade av en viss art eller størrelse før tiltak kan iverksettes. Skiperen har misligholdt sin forpliktelse, og bestemmelsen må ses på som et mottiltak til dette. Det kan imidlertid hevdes at det dermed i visse tilfelle kan oppstå uforholdsmessige store tap på skiperens hånd. Synspunktet går ut på at der utgiftene som påføres Gassled eller andre skipere med relativt små midler kan avhjelpes av Gassco, burde skiperen med off spec gass gå klar av art. 4.4, mot å erstatte Gassleds tap. Dette er klart i skiperens favør der tapet er vesentlig mindre enn de tap som oppstår, som følge av eventuelle misligholdsbeføyelser kjøperen etter gassalgskontrakten gjør gjeldende på grunn av forsinket levering.

I retning av en lempelig tolkning i Gassleds favør taler videre de alvorlige konsekvensene som kan oppstå dersom art. 4.4 ikke kommer til anvendelse. Å forutse alle potensielle skader eller tap som følge av off-spec gass er ikke mulig, og følgene av å kreve for stor grad av sannsynlighet for skade kan i verste fall bli katastrofale. Dette må tillegges stor vekt, og må medføre at Gassco i alle fall ikke behøver å påvise at tap allerede er oppstått som følge av gassen. Den nærmere graden av sannsynlighet som må kreves for at skade oppstår er det vanskeligere å si noe konkret om.

Oppsummeringsvis kan det dermed konkluderes med at ordlyden i bestemmelsen, jf. ”necessary”, medfører en begrensning i operatørens adgang til å foreta operasjonelle tiltak. En hovedbegrunnelse er her hensynet til skiperne. Begrensningen aktualiseres ved å tolke dette som et krav til at det må være en fare for at tap eller skade oppstår. Av hensyn til Gassled kan sannsynlighetsgraden som kreves trolig ikke settes for høyt, men en nærmere avgrensning er vanskelig å foreta. Ved en slik tolkning blir hensyn tatt til begge parter, og regelen blir balansert.

Et særlig spørsmål oppstår ved å sammenlikne art. 4.4 med bestemmelsen i art. 4.3. Hvordan forholder retten etter art. 4.4 seg dersom Gassco først har sluppet til gassen etter en vurdering slik art. 4.3 tilsier? Dersom Gassco gjør bruk av art. 4.4 i et slikt tilfelle, skyldes dette at vurderingen etter art. 4.3 har vært gal. Skal dette ha noen betydning for retten til å foreta operasjonelle tiltak?

Ordlyden i art. 4.4 gjør intet unntak for disse tilfellene, noe som taler for at retten til å foreta operasjonelle tiltak, fortsatt må være i behold.

Et argument for å begrense operatørens rett i dette tilfellet vil imidlertid være dersom off-spec-skiperens utgifter ved de operasjonelle tiltakene er større enn de alternative avvisningskostnadene som ellers ville oppstått. Det kan synes unaturlig at skiperen skal ha risikoen for ekstrakostnader som oppstår som følge av Gasscos feilaktige vurdering. Konsekvensene ved ikke å foreta seg noe taler imidlertid klart for at retten etter art. 4.4 fortsatt er i behold. Klare rimelighetshensyn taler her for at retten etter art. 4.4 fortsatt må stå ved lag. Gassled kan ikke bli tvunget til å se på at skade oppstår. Dette ville samtidig vært i strid med sterke samfunnsinteresser og i mange tilfeller også i strid med skiperens egen interesse. Skadene som påføres rørsystemet vil være et direkte tap som skiperen må bære ansvaret for etter art. 4.5.⁸⁶ En begrensning av skadene via art. 4.4 er derfor gunstig.

Et siste argument i samme retning er at art. 4.3 om aksept av off-spec gass, er en regel i klar favør av skiperne. Dersom Gassco ikke skal kunne anvende art. 4.4 vil dette kunne føre til at off-spec gass sjelden aksepteres etter art. 4.3. Risikoen vil her kunne bli for stor for transportøren. Dette vil ikke være gunstig for skiperne. Det kunne kanskje synes naturlig at Gassled, når Gassco her har foretatt en uforsvarlig vurdering, bar skipernes pådratte kostnader ved de operasjonelle tiltak etter art. 4.4. En slik løsning har imidlertid ingen forankring i avtalen.

Konklusjonen må etter dette bli at retten til å foreta operasjonelle tiltak etter art. 4.4, er i behold, på tross av at Gassco har foretatt en uforsvarlig vurdering etter art. 4.4.

3.5 Skiperens misligholdsbeføyelser

3.5.1 Innledning

Avtalen oppstiller to alternative misligholdsbeføyelser for skiperne ved Gassleds brudd på kvalitetsforpliktelsen. For det første kan en skiper avvise off-spec relevering fra Gassled etter art. 4.7. Avtalens regler om avvisning er tema under i pkt. 3.5.2. For det

⁸⁶ Bestemmelsen omhandles i sin helhet under i pkt. 4.6.1.

annet kan skiperen unntaksvis kreve erstatning. Avtalens regler om partenes erstatningsansvar er som nevnt utskilt som en egen del 2 under.

3.5.2 *Avvisning*

En misligholdssanksjon, eksempelvis avvisning, forutsetter som ordet tilsier et mislighold fra den ene partens side. Art. 4.7 gir skiperen en rett til å avvise gassen i to forskjellige situasjoner, hvor første alternativ ikke bygger på nevnte forutsetning om mislighold. Avvisningen kan etter denne skje dersom

”the transportation system downstream of the Exit Point, based on the quality provisions of that system, refuses to take said Gas.”⁸⁷

Når skiperen her gis en rett uten et foranstående mislighold fra Gassled, er det vanskelig å karakterisere retten som en misligholdssanksjon. Bestemmelsen må følgelig bygge på andre hensyn. Formålet er imidlertid ikke særlig vanskelig å se. Dersom skiperen skulle bli tvunget til å avta gassen i dette tilfellet, ville denne kunne bli stilt i en umulig situasjon med hensyn til disponering dersom gassen nedstrøms blir avvist. Når lagring av gass i praksis er bortimot umulig, og brenning verken er ønskelig eller lovlig, fremstår regelen som en nødvendighet for en rasjonell gjennomføring av gass-transporten. Gassled vil heller ikke bli skadelidende. Det fremgår uttrykkelig av bestemmelsen at risikoen i slike tilfelle pålegges skiperen, jf. ”at the Shipper’s cost”.

Art. 4.7, 3. pkt. fremstår derimot som en misligholdssanksjon for skiperen, jf. ”if Article 4.6 is not fulfilled by Gassled”. Alternativet forutsetter at Gassled ikke har oppfylt sin kvalitetsforpliktelse, jf. art. 4.6.⁸⁸ Det følger av bestemmelsen at Gassled i et slikt tilfelle pålegges de nevnte utgifter ved utførelsen av såkalte ”necessary operational actions”.

⁸⁷ Alternativet er utslag av såkalte ”back-to-back”-prinsipper.

⁸⁸ Det kan synes noe merkelig at art. 4.7 skiller disse to tilfellene fra hverandre, når transportspecen er ment å være i samsvar med spesifikasjonene i salgssavtalene. Dette må bygge på en forutsetning om at disse ikke alltid kan anses som speilbilder av hverandre. I praksis kan det nok tenkes at dette unntaksvis kan stemme. Et mulig eksempel er at hensynet til røret oppstrøms gjør transportspesifikasjonene noe annerledes enn nedstrøms.

Av bestemmelsen går det frem at den er ment å gjøre et unntak fra hovedreglene om erstatning i art. 10.2 og 10.3. Vel så viktig er unntaket som her statueres i forhold til art. 10.1, hvor skiperen som hovedregel har risikoen for gassen til enhver tid.⁸⁹ At skiperen ikke skal belastes med slike utgifter når Gassled har misligholdt virker naturlig. Utgiftene som pålegges Gassled etter art. 4.7 3. pkt. er i praksis trolig de eneste utgifter Gassled kan bli påført ved brudd på egen kvalitetsforpliktelse.⁹⁰

DEL 2 RISIKO, ANSVAR OG FORCE MAJEURE

4 RISIKO- OG ANSVARSFORDELINGEN MELLOM PARTENE I TRANSPORTAVTALEN

4.1 Risikobegrepet samt kort om ansvarsfordelingen ellers på transportrettens område

Begrepet risiko er flertydig og brukes i den juridiske litteraturen om forskjellige fenomener. Den vanligste forståelsen av begrepet er den som kommer til uttrykk i kjl. § 12. Dette er spørsmålet om *vederlagsrisikoen*. Utgangspunktet for vurderingen er her spørsmålet om når realkreditor allikevel må betale kjøpesummen på tross av at kontraktsgjenstanden totalt eller delvis er ødelagt som følge av en tilfeldig begivenhet. På bakgrunn av teorier om vederlagsrisikoen har man deretter utviklet en teori om *oppfyllelsesrisikoen*. Også her gjelder spørsmålet følgene av at gjenstanden ødelegges, men oppfyllelsesrisikoen gjelder andre typer virkninger enn kravet til betaling. I hvilken grad må realdebitor eksempelvis yte på nytt eller mer, enten i form av en naturligtjeneste eller erstatning?⁹¹

⁸⁹ Se under pkt. 4.3.

⁹⁰ Se nærmere del 2.

⁹¹ Se Ola Mestad, "Om force majeure og risikofordeling i kontrakt" s. 8.

To slike positivt oppstilte definisjoner kan imidlertid ikke uttømmende omfatte ethvert risikospørsmål. I oppfyllelsen av en kontrakt kan skade eksempelvis forekomme på andre områder enn på selve kontraktsgjenstanden. Gasstransportavtalen gir gode eksempler på nettopp dette. Kontraktsgjenstanden er i dette tilfellet den transporttjenesten som Gassled foretar. Som det vil fremgå under, kan det tenkes å oppstå skade på langt mer enn selve transporten. Eksempler her kan være skade på andre skiperes gass, personskade, miljøskade og lignende. Felles for skadene er at de oppstår som følge av kontraktsoppfyllelsen, og at de altså gjelder skade på annet enn selve kontraktsgjenstanden. Risikoen for slike skader synes å ha mest til felles med oppfyllelsesrisikoen, da det her stort sett vil være spørsmål om hvem som må bære erstatningsansvaret for skadene. Etter det tradisjonelle innholdet av oppfyllelsesrisikoen å dømme, faller tilfellene derimot utenfor.

Årsaken til at slike tilfeller ikke undergis en egen risikodefinitjon, må trolig være at tilfellene retter seg mot tredjemenn. I det normale kontraktsforholdet er egne risikobestemmelser for skade på tredjemenn i stor grad unødvendig. Dette underbygges av at det eksisterer få bestemmelser om skade på tredjemann i den nyere kontraktsrettslige lovgivningen.⁹² Slike skader oppstår utenfor kontraktsforholdet, og må løses enten på bakgrunn av erstatningsregler utenfor kontrakt, eller av en allerede inngått avtale mellom skadelidte og skadevolder. Et eksempel på sistnevnte er der bilmekanikeren påfører Bs bil skade under arbeid på bilen til A. Risikoen for skaden på Bs bil, er A uvedkommende, og må følge avtalen mellom mekanikeren og B. I gasstransportavtalen er derimot bildet mer sammensatt, og sannsynligheten for at ulike typer av tredjemenn vil kunne påføres tap er vesentlig større. Avtalen har derfor eksplisitt regulert ansvaret for enkelte typer av skade på tredjemann.⁹³ Hvorvidt avtalen også regulerer tredjemannskrav som ikke eksplisitt kommer til uttrykk, drøftes under pkt. 4.7.3.

Vi så over at det ikke finnes noen lovfestet *kontraktsrettslig* bakgrunnsrett. Dette gjør det allikevel ikke uinteressant å se noe nærmere på hvordan ansvarsreglene er utformet i den øvrige transportretten. På tross av faktiske forskjeller mellom de ulike kontraktsforhold, vil de sentrale elementene som mottak av varen, transportering og tilbakelevering til kunden, i stor grad være felles. Øvrig transportrett vil her kunne gi et bilde med en viss tolkningsverdi.

⁹² Ett unntak er luftfartsloven § 11-1, hvor eieren av et luftfartøy har et objektivt ansvar for skade eller tap som oppstår "utenfor fartøyet", altså overfor tredjemann.

⁹³ Se art. 10.4 om gasslekkasje, og under pkt. 4.6.2, samt art. 10.2 litra a og 10.3 litra a.

Dette bildet i den øvrige transportretten kan imidlertid ikke sies å være særlig entydig når det gjelder spørsmålet om hvordan ansvarsreguleringen mellom transportøren på den ene siden og kunden på den annen er regulert. Allikevel er det en nokså klar tendens at det på de fleste områder er tale om et strengt ansvar for transportøren. Vi skal se på enkelte eksempler.

Ansvarsgrunnlaget for befordring av gods enten det skjer på vei,⁹⁴ med tog⁹⁵ eller med luftfartøy⁹⁶ er som utgangspunkt objektivt for transportøren. Ved sjøtransport er imidlertid utgangspunktet et annet. Transportørens ansvarsgrunnlag ved sjøtransport følger av sjøloven av 24. juni nr. 39 1994 § 275. Også her oppstilles ansvar for lasteskade for transportøren, men med etterfølgende:

”med mindre transportøren godtgjør at tapet ikke skyldes feil eller forsømmelse av transportøren selv eller noen transportøren svarer for.”

Her statueres et culpaansvar med omvendt bevisbyrde. Dette er strengere enn et ordinært culpaansvar, men ikke like strengt som det objektive ansvaret.

Det kan være grunn til også å se hen til annen nettbasert transport, eksempelvis transmisjon av elektrisitet. Kraftmarkedet er inndelt i flere nettnivåer, hvor sentralnettet, med store profesjonelle parter har mest til felles med gasstransporten. Det følger av PIL-kontrakten⁹⁷ art. 12 at Statnetts ansvar for manglende oppfyllelse av kontrakten følger en kontrollansvarsmodell. I forhold til øvrige skader og tap oppstiller kontraktens art. 14

⁹⁴ Lov om vegfraktavtaler av 20. desember nr. 68 1974 § 27 (1). På bakgrunn av unntakene i §§ 28 og 29 kan det riktignok argumenteres for at ansvarsgrunnlaget er culpaansvar med omvendt bevisbyrde. Se diskusjonen i Bull, ”Innføring i veifraktrett” s. 92-94, hvor Bull heller til å karakterisere ansvaret som et objektivt ansvar.

⁹⁵ Convention concerning International Carriage by rail, vedlegg B art. 36 § 1, gjennomført i norsk rett ved lov av 15. juni nr. 74 1984 § 3 om befordring av personer og gods på jernbane i henhold til Overenskomst av 9. mai 1980 om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF-CIM-konvensjonen).

⁹⁶ Lov om luftfart av 11. juni nr 100 1993 § 10-17 (personskade og dødsfall) og § 10-18 (reisegods).

⁹⁷ En av to standardkontrakter om tilknytning og bruk av sentralnettet. Statnetts motpart i avtalen er nettkunder som er medlemmer av Prosess- og foredlingsindustriens landsforening (PIL). Se Ulf Hammer i ”Tidsskrift for forretningsjus” s. 368.

et culpaansvar, hvor simpel uaktsomhet er tilstrekkelig for direkte tap, mens grov uaktsomhet gjelder hvis tapet er indirekte.⁹⁸

Av gjennomgangen ser vi at det vanskelig kan oppstilles et felles ansvarsgrunnlag på transportrettens område. Ansvaret for transportøren er gjort mer eller mindre strengt i de forskjellige avtaleforhold. Variasjonene må begrunnes nettopp i de faktiske og rettslige ulikheter som eksisterer mellom kontraktsforholdene. Med dette som bakgrunn går vi løs på transportavtalens ansvars- og risikofordeling mellom partene.

4.2 Generelt om transportavtalens regler og særlige forhold med betydning for tolkningen

Transportavtalen har et eget kapittel om ansvar og forsikring.⁹⁹ Det er her vi i det alt vesentlige finner reglene om risikofordeling og partenes erstatningsansvar. Reglene må kunne karakteriseres som kompliserte, noe som skyldes flere forhold. For det første er de enkelte ansvarsbestemmelsene ikke klare i sin ordlyd og åpner opp for en rekke vanskelige tolkningsspørsmål. For det annet inneholder kontrakten et knippe av forskjellige bestemmelser, hvor anvendelsesområdet for den enkelte bestemmelse heller ikke entydig er klarlagt. Bortsett fra en del vanskelige tolkningsspørsmål, kan en isolert lesing av de enkelte bestemmelser tilsynelatende gi uttrykk for fornuftige regler. Det er når vi løfter bestemmelsene opp og forsøker å sette dem i system at uklarhetene på alvor realiseres.

Når grensene mellom bestemmelsene ikke klart er definert, oppstår for det første spørsmål om den positive avgrensningen disse imellom. Hva reguleres uttrykkelig i avtalens bestemmelser, og hvor? En systematisk oversikt over disse reglene forsøkes gitt i pkt. 4.3-4.6. For det annet oppstår et spørsmål om hva som gjelder for de skade- eller tapstilfellene som ikke uttrykkelig reguleres i bestemmelsene, altså den negative avgrensningen. Dette blir spørsmål om avtalens alminnelige ansvarsgrunnlag. Heller

⁹⁸ Se Hammer s. 374.

⁹⁹ Kapittel 10: "Liability and insurance".

ikke på dette området kan avtalen sies være særlig klar. Avtalens alminnelige ansvarsgrunnlag er tema i pkt. 4.7.

En tredje kompliserende faktor, i nær sammenheng med de to første, er knock-for-knock-reguleringen i avtalens art. 10.2 og 10.3. Bestemmelsene åpner for vanskelige tolkningsspørsmål både isolert sett og i sammenheng med de øvrige ansvarsreglene. Knock-for-knock-reguleringen er tema i pkt. 4.4-4.5.

Som vi har sett over, oppstiller avtalen resultatforpliktelser for begge parter. Klare regler om ansvar for de tilfeller at det ønskede resultatet ikke inntreffer, må derfor sies å være av vesentlig betydning. Dette vil særlig gjelde ved allerede inntrådt skade der en part krever erstatning av den annen part, men også for forutberegneligheten partene imellom. Det følgende vil derfor være et forsøk på en systematisering og en klargjøring av reglene.

Som en generell betraktning kan det sies å eksistere enkelte forhold i gasstransporten, som begrunner en redusert risikodisponering for transportøren i forhold til øvrige transportkontrakter. Forholdene vil gjennomgående spille inn som tolkningsmomenter, særlig som reelle hensyn ved tolkningen av avtalens enkelte ansvars- og risikobestemmelser.

Et viktig forhold er her den regulerte tariffen eierne av rørsystemet mottar. Som vi allerede har sett er eiernes avkastning lav, noe som taler for en redusert risiko overfor skiperne i transportavtalen.

Viktig å ha i bakhodet er også det faktum at gassen, uten eiernes rør, tilnærmet ville være verdiløs. Skiperne er altså sterkt avhengig av eiernes rørrinnretninger. Dette kan tilsi at skiperne i noen utstrekning må akseptere større risiko enn dersom dette ikke var tilfellet. At det kan være grunn til å underlegge Gassled en viss beskyttelse kan i tillegg begrunnes med at opprettelsen av Gassled som ett stort interessentskap har medført et omfattende helhetlig system som kan være komplekst å operere.

Et siste forhold det er grunn til å nevne innledningsvis følger av petroleumsforskriften § 66 (5). Her fremgår det at eierne av rørsystemet i nokså stor utstrekning er fratatt sin

instruksjonsmyndighet overfor operatøren, altså Gassco. Dette utgjør et usikkerhetsmoment for eierne, som kan være med å begrunne en begrenset risikodisponering i forhold til skiperne. Hvor langt eierne er fratatt instruksjonsmyndigheten er imidlertid usikkert, og momentet kan neppe tildeles betydelig vekt.

4.3 Risikoen for tap av og skade på gass

4.3.1 Hvordan er risikoen for tap av og skade på gassen fordelt i avtalen?

Det som skal analyseres i dette avsnittet er hvordan risikoen for skiperens gass er fordelt mellom partene, ved oppfyllelsen av transportavtalen.

Utgangspunktet for analysen må bli en tolkning av ordlyden i art. 10.1, som selv fastslår at risikoen for tap av eller skade på gassen til enhver tid påligger skiperen. Bestemmelsen lyder:

”The risk of loss of and damage to the Shipper’s Gas shall at all times be and remain with the Shipper.”

Ordlyden er streng, jf. ”at all times”, og fremstår som en unntaksfri regel i skipers disfavør. Når skiperen har risikoen for gassen til enhver tid, omfatter dette for det første den mer tilfeldige skade som kan tenkes å ramme gassen.

Spørsmålet er imidlertid om vi ikke må gå et skritt videre. Skiperne blir gjennom bestemmelsen pålagt enhver risiko for tap av og skade på gassen fra kontraktens begynnelse til dens avslutning, helt uavhengig hvordan tap eller skade er oppstått. Spørsmålet er derfor om ikke skiperen også blir ansvarlig der Gassled misligholder sine kontraktsforpliktelser til å relevere gass i henhold til både mengde og kvalitet. Problemstillingen er høyst sentral da den omfatter ansvaret for brudd på to av Gassleds mest sentrale kontraktsforpliktelser, og må avgjøres gjennom tolkning.

Hovedargumentet for en tolkning hvorved skiperen blir ansvarlig også for manglende kontraktsoppfyllelse fra Gassled er ordlyden i art. 10.1. Ordlyden sonderer her mellom

tap av og skade på gassen. Dersom Gassled ikke klarer å relevere i henhold til nominert mengde, vil dette typisk skyldes at gass er gått tapt i systemet. Releverer transportøren videre forurenset gass, eksempelvis fordi Gassled har mislykkes ved blandingen av gassen, er dette nettopp en skade på gassen, som altså omfattes av ordlyden art. 10.1. Den absolutte ordlyden må her tillegges betydelig vekt.

At bestemmelsen kun er ment å regulere risikoen for den mer tilfeldige skade synes heller ikke særlig naturlig, da slik skade i virkeligheten er å anse som høyst upraktisk.

Argumentet forsterkes ytterligere av at det heller ikke direkte oppstilles noen øvrige ansvarsregler i avtalen dersom Gassled ikke leverer i henhold til kontrakten.¹⁰⁰ Dette må med tyngde tale for at tilfellene er ment å bli regulert av art. 10.1. At Gassled her ikke skal kunne bli holdt ansvarlig synes imidlertid oppsiktsvekkende, og det oppstår spørsmål om det kan tenkes alternative tolkningsresultater.

Sistnevnte argument om at avtalen ikke oppstiller øvrige ansvarsregler må kunne snus. Et argument for å fravike ordlyden er i så fall at resultatet i stor grad kan sies å stride med avtalens øvrige systematisering. Det kan med rette stilles et spørsmål hvorvidt resultatet var tilsiktet ved avtalens vedtakelse. Vi har over i del 1 sett at transportavtalen oppstiller typiske resultatforpliktelser for partene. Dette gjelder særlig forpliktelsene til å levere og relevere korrekte gassvolumer, samt at gassen må være av riktig kvalitet. Felles for resultatforpliktelser er nettopp at det foreligger mislighold straks et bestemt resultat ikke foreligger. For slike brudd på kontrakten er det således vanlig å oppstille en sanksjon for misligholder, typisk i form av erstatningsansvar.

For skiperen oppstilles det en slik regel i art. 4.5 ved off-spec levering til Gassled. Tilsvarende regler for brudd på Gassleds definerte kontraktsforpliktelser fremgår derimot altså ikke av avtalen.¹⁰¹

¹⁰⁰ Med unntak av de tilfeller som rammes av knock-for-knock-reguleringen i art. 10.2 og 10.3 (Se under pkt. 4.5).

¹⁰¹ For de tapstilfellene som rammes av avtalens knock-for-knock-regulering følger det imidlertid at partene skal bære tapet på egen kappe. Det fremgår av ordlyden at dette også gjelder der tapet oppstår som følge av brudd på definerte kontraktsforpliktelser. Se nærmere om dette under, pkt. 4.5.3.4.

Oppstilling av resultatforpliktelser uten etterfølgelse av erstatningssanksjoner ved brudd synes høyst uvanlig sett i et kontraktsrettslig lys. Løsningen avviker som vi har sett i stor grad fra den øvrige transportretten hvor ansvar for transportøren ble oppstilt, men etter forskjellige ansvarsmodeller. Det springer i øynene at viktige prevensjonshensyn her blir tilsidesatt ved at transportøren ikke gis noe incentiv til å bestrebe seg på å oppfylle sine forpliktelser etter kontrakten. Uheldighetene forsterkes ytterligere gjennom det faktum at Gassled i dette tilfellet er i en monopolsituasjon. Skiperne vil ikke kunne velge en annen transportør.

Argumenter for å opprettholde denne skjeve fordelingen i skipernes disfavør er allikevel de forhold det er pekt på i pkt. 4.2 overfor, og som gjør det naturlig ikke å utsette Gassled for stor grad av risikoeksponering. Viktigst her er den lave tariffen som transportøren mottar. Med omfattende risiko er det også naturlig at selskapenes interesse i ytterligere å investere i rør reduseres. Dette kan få uheldige følger for utviklingen av petroleumsvirksomheten. Hvorvidt disse argumentene kan begrunne at skiperne skal ha den fulle risikoen i dette tilfellet synes imidlertid tvilsomt.

Et argument som taler for at ordlyden i art. 10.1 går lenger enn tilsiktet følger av art. 4.7 siste alternativ om skiperens avvisning av off-spec gass.¹⁰² Når Gassled her selv må bære disponeringskostnadene ved skiperens avvisning, er det naturlig å si at Gassled har risikoen i dette tilfellet. I realiteten fremstår art. 4.7 her som et unntak fra art. 10.1.¹⁰³ Mot å tillegge dette vekt i vurderingen er at det er noe annet konkret å oppstille et unntak, enn generelt å innfortolke en annen regel enn det ordlyden i dette tilfellet legger opp til. Helt uinteressant er bestemmelsen allikevel ikke. Når det ikke her uttrykkelig er gjort unntak fra art. 10.1, kan dette bidra til å underbygge en tolkning om at bestemmelsen ikke er ment å ramme så vidt som ordlyden legger opp til.

Hovedargumentet for å fravike ordlyden i art. 10.1, finner vi allikevel ved først å ta utgangspunkt i force majeure-reglene i art. 11.2, jf. 11.1. Tar vi utgangspunkt i art. 10.1, ser vi at Gassled i meget liten grad har behov for å benytte regler om force majeure.

¹⁰² Over pkt. 3.5.2.

¹⁰³ Etter ordlyden fremstår bestemmelsen kun som et unntak fra art. 10.2 og 10.3.

Force majeure forutsetter jo at man opprinnelig har et ansvar, noe art. 10.1 ikke legger opp til. Igjen ser vi altså at ordlyden i art. 10.1 bryter med avtalens øvrige system.

Viktigere er imidlertid tolkningsresultatet som oppstår ved å ta utgangspunkt i art. 11.2. Av denne følger det at en part som er hindret fra å oppfylle er fri for ansvar dersom hindringen skyldes force majeure. Motsetningsvis følger det at partene i utgangspunktet *er* gjensidig ansvarlige dersom ikke-oppfyllelsen skyldes noe annet. En slik tolkning vil ha som resultat at transportavtalen oppstiller et generelt objektivt ansvar for kontraktsbrudd, da med unntak av force majeure. Dette omfatter også Gassleds volum- og kvalitetsforpliktelse.

Tolkningsalternativet fremstår som langt mer balansert, noe som i dette tilfellet bør tillegges betydelig vekt. Vekten svekkes allikevel av at tolkningen fremkommer indirekte, og at den overhodet ikke tar hensyn til ordlyden i art. 10.1. En slik tolkning vil nærmest måtte bygge på at art. 10.1 er inntatt ved en ”arbeidsulykke”, noe man vanskelig kan legge til grunn.

Det må være klart at det må kreves meget tungtveiende argumenter for helt å fravike en så vidt klar ordlyd som oppstilt i art. 10.1. På tross av at jeg finner resultatet mindre heldig, synes konklusjonen i dette tilfellet allikevel å bli at bestemmelsen må tolkes etter sin ordlyd. Skiperne er etter dette pålagt en meget vidtgående risiko for gassen under transporten.

4.3.2 Reguleres regelen om tap av eller skade på gassen av kontraktuelle eller fysiske forhold?

Et særlig spørsmål oppstår i forhold til risikoregelen i art. 10.1. Spørsmålet er hvorvidt regelen om tap av eller skade på gassen reguleres av kontraktuelle eller fysiske forhold. Et eksempel vil belyse problemstillingen.

Skiperne A og B leverer begge gass til to forskjellige steder på kontinentet. Disse kalles C og D. I stedet for å relevere gassen fra A i både punkt C og D, og det tilsvarende for B, releverer Gassled all gass fra A i C og all gass fra B i D. Så lenge Gassled oppfyller kontraktsmessig i de enkelte exit points, må det stå fritt i fremgangsmåten for oppfyllelsen. Begrunnelsen for en slik ordning, hvorved Gassled benytter seg av en

skipers gass i oppfyllelsen av en kontrakt med en annen skiper, må i stor grad være Gassleds behov for en enkel og praktisk gjennomføring av sin transportforpliktelse. Skiperne påføres som hovedregel heller ingen ulemper gjennom denne fremgangsmåten.

Det forutsettes videre at en ulykke skjer i røret ned til C, slik at gass går tapt. Rent fysisk er det kun As gass som går tapt, men kontraktuelt kommer det gass også fra B. Må A her bære tapet, eller blir A og B ansvarlig i fellesskap?

Spørsmålet må her ses i sammenheng med at skiperne har eiendomsretten til gassen under transporten. I et tenkt tilfelle hvor Gassled overtok eiendomsretten, ville spørsmålet ikke komme på spissen. Her ville det ikke være noen forskjell på den fysiske og den kontraktuelle gasstrømmen.

Spørsmålet løses i art. 10.1 (2) hvor det fremgår at ved fastleggelsen av enhver risiko eller ethvert ansvar, skal den leverte gassen

”be deemed to be situated in the designated Area in accordance with the Booked Exit Capacity and/or Booked Processing Capacity in such Area”.

Av bestemmelsen fremgår at ansvaret eller risikoen skal vurderes på bakgrunn av *reservert exit-kapasitet*. Det er følgelig det kontraktuelle forholdet som blir avgjørende.

Løsningen virker nokså opplagt. I motsatt tilfelle ville skiper B blitt gitt en tilfeldig fordel på bekostning av A, som det er liten grunn til å tillegge B. Videre virker det lite rimelig at ansvarsfordelingen mellom skiperne skal bli avgjort av Gassleds valg av oppfyllellesmåte. Da svikter også noe av begrunnelsen for å la Gassled stå fritt i valg av oppfyllellesmåte. Med regelen i art. 10.1 (2) er det følgelig tatt hensyn til disse forholdene.

Et argument for å la ansvaret følge den fysiske gasstrømmen kunne riktignok være at risikoen her blir lik for alle skiperne. I praksis er det her Gassco som vil ha ansvaret for koordineringen av gasstrømmene. Når Gassco her er et nøytralt organ, vil dette reelt sett bli en tilfeldighet som kan slå ut begge veier. I det ene tilfellet taper A på dette, men i neste omgang vil kanskje B tape. Det er imidlertid ikke gitt at profesjonelle parter vil se

seg tjent med slike tilfeldige, vanskelig kalkulerbare risikofaktorer. Hov skriver, riktig nok i en annen sammenheng, men allikevel treffende:

”For når ingen vet hvordan lykken deler ut kortene, vil gevinst ikke bero på dyktighet eller forutseenhet, og tap ikke bero på udugelighet eller lettsinn – i slike tilfelle vil gevinst eller tap bero på *flaks* eller *uflaks*.”¹⁰⁴

4.4 Generelt om knock-for-knock-prinsippet.¹⁰⁵

Avtalens hovedregler om partenes erstatningsansvar fremgår av art. 10.2-10.3. Disse statuerer et knock-for-knock- eller i alle fall et ”knock-for-knock-liknende prinsipp. Prinsippet er vel kjent i petroleumsrettslige kontrakter, og har trolig sin bakgrunn i et opplegg etablert under den annen verdenskrig om oppgjør ved skader voldt på allierte skip ved sammenstøt med andre allierte skip. Skipene gikk her i konvoi-fart, hvor sammenstøtene var hyppigere enn normalt på grunn av den korte avstanden skipene imellom. Hovedpoenget var at hver stat skulle bære skadene på sitt skip, uten mulighet for å velte tapet over på det annet skips stat, uavhengig av skyld o.l. Det er denne grunntanken petroleumskontraktene nå bygger på, bare vesentlig videreutviklet. Selv om opprinnelsen dermed går mange tiår tilbake, går dette for å være en relativt moderne tapsfordelingsmodell. Prinsippet innebærer at man tenker seg at partene rundt seg har en risikosone, og at ansvaret for alt av skader, ulykker o.l. tilfaller den parten, hvis risikosone er skadet. Knock-for-knock i sin rene form lar dette gjelde fullt ut, uavhengig av om skaden skyldes den annen parts ansvarsbetingende forhold.

Som en eksemplifiserende sammenlikning kan det henvises til bilkjøring i franske storbyer. Oppgjøret ved kollisjoner kan her på mange måter sies å være utslag av en knock-for-knock-tankegang, kanskje på et ”skikk-og-bruk”-grunnlag. Bilene som benyttes i byen (mange har to biler, en til by-, og en til langkjøring) bærer preg av en nokså uvøren kjøring, med en rekke bulker og riper. Poenget er at der nordmenn ved de minste skader skriver skademeldinger og liknende, har mange franskmenn sett det mer hensiktsmessig at hver part heller tar ansvaret for egen skade, og derfor dropper all unødig tid og kostnad som etterspillet medfører. Man gir hverandre kanskje et noe irritert blick, en kommentar, og kjører deretter videre. Når forenklingen gjøres for å slippe det slitsomme etterspillet, ser vi at de samme grunnleggende hensyn som ligger bak knock-for-knock-reguleringen er blitt utslagsgivende.

¹⁰⁴ Se Jo Hov, ”Avtaleslutning og ugyldighet” s. 288-289, om hensyn for og imot å tillate avtalerevisjon på grunn av etterfølgende forhold.

¹⁰⁵ Det meste av teorien rundt prinsippet er basert på Hans Jacob Bull, ”Tredjemannsdekninger i forsikringsforhold”, s. 346-357.

Hva angår tredjemenn, er partenes ansvar gjort avhengig av om avtalen legger opp til en såkalt ”kjernefamilie- eller storfamilieløsning.”¹⁰⁶ Sistnevnte omfatter en større krets av tredjemenn enn førstnevnte. Omfanget av partenes risiko øker følgelig. For de tredjemenn som ikke omfattes, konstruerer man en ny sone, tredjemannssonen. Hvordan ansvaret mellom partene fordeles der en slik tredjemann volder skade løses på forskjellig vis i ulike kontrakter.

En vesentlig forutsetning for at fordelene rundt knock-for-knock skal realiseres, er partenes forsikringsordninger. Noe av hovedpoenget med den forenklete oppgjørsmetoden er å unngå at samme risiko blir forsikret på flere hender. Dette er både tids- og kostnadskrevende. Inndelingen i risikosoner sikrer at vedkommende risiko blir samlet på en hånd.

Denne fordelene med ansvarsreguleringen kan suppleres med at ordningen fører til klare oppgjørstekniske fordeler. Eksempler her er at man ikke trenger å avgjøre om erstatningsvilkårene er oppfylt, og man slipper dermed også en unødvendig misnøye mellom partene.

En ulempe med ordningen kan sies å være dens dårlige preventive virkning, ved at partene kan fristes til slurv innenfor motpartens risikoområde. Trolig bør ikke synspunktet overvurderes. Partene i kontraktene er meget profesjonelle, og samarbeid er som nevnt viktig. På tross av dette er det trolig slike betraktninger som har ført til vedtakelsen av unntaksbestemmelser for skyld i en del kontrakter.

Knock for knock må altså sees i sammenheng med avtalens forsikringsregulering, og elementene i reguleringen lar seg kun begrunne og forstå i lys av hverandre.¹⁰⁷

Selv om knock-for-knock-prinsippet jevnt over anses for å være en god ansvarsregulering, er det av vesentlig betydning ikke å anvende prinsippet ukritisk. Selv om det formelle utgangspunktet ser greit ut og partenes ansvarsregler medfører en avspeiling av hverandre, kan den underliggende avtalen skjule vesentlige reelle forskjeller som kan

¹⁰⁶ Se Bull s. 347-348.

¹⁰⁷ Se Knut Kaasen, ”Kommentar til NF 92” s. 656.

føre til skjevheter i risikofordelingen. Klausulene har tradisjonelt vært å finne i petroleumskontrakter hvor partenes forpliktelser står i en eller annen fysisk relasjon til hverandre, typisk byggekontrakter der partene skal utføre arbeid på hverandres innretninger eller øvrig eiendom. Denne relasjonen mangler i transportavtalen. Først etter å ha redegjort for art. 10.2 og 10.3, og deretter sett disse i sammenheng med de øvrige ansvarsreglene, kan man si noe om reglene kan anses som velegnede også i transportavtalen. Enkelte vurderinger knyttet til dette foretas under i kap. 6.

4.5 Avtalens hovedregler om erstatningsansvar.

4.5.1 Kort om hvordan risikozonen i art. 10.2 og 10.3 reguleres

Sett i sammenheng med avtalens øvrige ansvarsregler fremstår art. 10.2 og 10.3 som avtalens hovedregler. Dette fremgår av ordlyden i eksempelvis art. 10.4 og 10.7, som begge innledes med

”Notwithstanding Articles 10.2 and 10.3...”

Kort sagt innebærer art. 10.2 og 10.3 at partene selv skal ta ansvaret for tap, skade og/eller utgift som følge av skade eller død hos egne ansatte, leverandører og underleverandører (litra a), tap eller skade på egen eiendom (litra b), og alt eget indirekte tap (litra c) som oppstår i forbindelse med transportavtalen. Partene fraskriver seg med andre ord retten til å kreve dekning av hverandre for disse typer tap eller skade, til tross for at ellers gjeldende ansvarsregler hjemler slike krav på motparten. På denne måten forblir ansvaret for tap og skade i den risikosone som rammes, som jo er poenget med knock for knock-reglene.

Partenes respektive risikosoner er i avtalen gjort vide. I tillegg til tap, skade og/eller utgift hos selve partene skal partene selv ha ansvaret for tilsvarende også overfor entreprenører og underentreprenører engasjert av den enkelte part, samt ansatte i alle disse selskapene.¹⁰⁸

¹⁰⁸ Bull benytter uttrykket ”storfamilieløsning” om denne måten å angi risikozonen. Motsetningen er den mer snevre ”kjernefamilieløsningen”, hvor entreprenører og underentreprenører ikke omfattes.

Fra dette utgangspunktet gjøres det imidlertid unntak hvis tapet/skaden skyldes den annen parts, eller dennes tredjemenns, kvalifiserte uaktsomhet, jf. ”gross negligence or wilful misconduct”. Det rettslige meningsinnholdet i det engelske uttrykket ”gross negligence or wilful misconduct” blir i mange avtaler hvor uttrykket benyttes gjerne nærmere definert i avtalen selv. En slik definisjon oppstilles ikke i avtalen. På tross av at det her kan tenkes å eksistere enkelte nyanseforskjeller, legges det her til grunn at kravet er tilsvarende kravene i norsk rett, altså et krav til grov uaktsomhet eller forsett.

Indirekte følger det med andre ord av art. 10.2 og 10.3 at partene som hovedregel er ansvarlige for motpartens direkte tap, med unntak av de tap som nevnt i litra a og b. Bestemmelsene er identiske, og gir uttrykk for en knock-for-knock-regulering.¹⁰⁹

Som nevnt over i pkt. 4.4 er det også vanlig å regulere partenes ansvar i en tredje sone, nemlig *tredjemannssonen*. I øvrige avtaler der knock-for-knock benyttes, følger denne bestemmelsen gjerne umiddelbart etter oppstillingen av partenes risikosoner. Hvordan er reguleringen av tredjemannssonen løst i kontrakten?

Det er greit å konstatere at transportavtalen på dette punktet skiller seg fra den alminnelige knock-for-knock-reguleringen. Det kan vanskelig sies å foreligge en konkret bestemmelse i avtalen som uttømmende er ment å regulere partenes ansvar i tredjemannssonen, og uttrykk som ”tredjemann” og lignende benyttes ikke overhodet i avtalen. Enkelte bestemmelser kan allikevel sies å regulere forholdet partene i mellom, dersom en tredjemann påføres et tap.

Den første bestemmelsen er art. 10.4 om skader som følge av gasslekkasje. Det er nokså klart at eksempelvis en eksplosjon som følge av gasslekkasje vil kunne ramme tredjepersoner. Et eksempel på potensielle skadelidte kan her være fiskere. Som vi skal se under i pkt. 4.6.2, er ansvaret som hovedregel pålagt skiperne i fellesskap. Art. 10.4

¹⁰⁹ Bull kaller ordningen med skyldunntak for en ”gjensidig uaktsomhetsmodell”, og altså ikke knock-for-knock, jf. s. 356. Jeg ser at enkelte nyanseforskjeller kan begrunne et skille på dette punktet. Eksempelvis reduseres de oppgjørstekniske fordeler som det opprinnelige knock-for-knock-prinsippet gir uttrykk for. Jeg velger p.g.a. den store likheten, og den grunnleggende samme tankegangen, å kalle dette en knock-for-knock-regulering.

er etter dette den bestemmelse som klarest kan sies å regulere forhold i den nevnte tredjemannssone. Bestemmelsen har imidlertid et positivt avgrenset anvendelsesområde.

En annen bestemmelse, som fremstår som mer generell, er art. 10.7 om skipernes delte ansvar. Heller ikke denne sier uttrykkelig at den skal gjelde for tredjemannssonen. Ordlyden i bestemmelsen er imidlertid utformet så vidt at det i alle fall ikke kan utelukkes at ulike typer av tredjemannskrav er omfattet. Hvorvidt krav fra tredjemenn omfattes av bestemmelsen vil derfor drøftes i forbindelse med den generelle gjennomgangen av bestemmelsen.¹¹⁰

4.5.2 Nærmere om "property", jf. art. 10.3 litra b

Etter knock-for-knock-reglene skal en part holde motparten skadesløs for tap og skade på egen eiendom, jf. art. 10.2 og 10.3 litra b. I de fleste tilfeller vil det være greit å avgjøre hva som er å anse som en parts eiendom. Vanskelige grensetilfeller kan imidlertid tenkes å oppstå, og disse må her som ellers avgjøres gjennom tolkning i det konkrete tilfellet. Spørsmålet som skal drøftes under er hvorvidt skiperens gass kan tenkes omfattet av begrepet.

Et første spørsmål som må besvares er allikevel hvilken rettslig betydning det har å avgjøre hvorvidt gassen omfattes eller ikke. Det vil fremgå at spørsmålet trolig har mer akademisk enn praktisk interesse. Dersom gassen omfattes, blir regelen langt på vei sammenfallende med art. 10.1 (1), og i begge tilfelle er det nettopp skiperen som blir pålagt risikoen for gassen.¹¹¹

Det er allikevel grunn til å se nærmere på ett tilfelle, nemlig unntaket for grov skyld i art. 10.3 (2). Tilsvarende unntak finnes ikke i art. 10.1. Etter ordlyden fremstår altså art. 10.1 som vesentlig strengere for skiperen, da denne tilsynelatende også gjelder der det foreligger grov skyld på Gassleds side. At art. 10.1 skal tolkes slik er imidlertid ikke

¹¹⁰ Under pkt. 4.7.

¹¹¹ At det må anses som noe uklart hvordan art. 10.1 er ment å gjelde ved siden av art. 10.3 ble også påpekt av skipersiden i siste fase av forhandlingene før avtalevedtakelsen, uten at noe ble gjort av den grunn.

opplagt. Regelen fremstår i så fall som en meget vidtgående ansvarsfraskrivelse, og må tolkes i lys av adgangen til å foreta slike fraskrivelser i norsk rett.

Ansvarsfraskrivelseres stilling i norsk rett¹¹² har tradisjonelt vært forankret i Rt. 1948 s. 370. Dommen gjaldt fraskrivelse av ansvar overfor gratispassasjerer i en bil. Førstvoterende i en enstemmig Høyesterett finner her *"det klart at man ikke kan oppstille et forbud mot fraskrivelse uten uttrykkelig lovhjemmel."* På bakgrunn av dommen har det gjerne vært hevdet at det er adgang til å fraskrive seg ethvert erstatningsansvar, bare ikke ansvar for egen forsettlig eller grovt uaktsom skadevoldelse. Avtalefriheten er etter dette syn meget vid. Dommen er imidlertid gammel, og den etterfølgende rettsutviklingen kan mulig sies å ha endret den gamle rettstilstanden. Trekk i denne utviklingen har her særlig vært den skjerpede kontroll med urimelige kontraktsvilkår etablert gjennom rettspraksis og juridisk teori, samt vedtakelsen av avtl. § 36.¹¹³ Rt. 1994 s. 626 avspeiler denne utviklingen. Dommen gjaldt en generell ansvarsbegrensning i en spedisjonskontrakt, hvor Høyesterett kom til at det ikke var utvist grov uaktsomhet. Dersom dommen fra 1948 fortsatt ga uttrykk for gjeldende rett, skulle ansvarsfraskrivelsen uten videre være bindende. Rt. 1994 s. 626 viser derimot at denne regelen er for absolutt. For å avgjøre ansvarsfraskrivelsens gyldighet må det foretas en mer sammensatt vurdering. I dag er det dette standpunktet som preger den juridiske teori. Gyldigheten beror på et bredt skjønn, og vurderingens rettslige grunnlag er nå å finne i avtl. § 36. Høyesterettspraksis viser samtidig at ansvarsfraskrivelser i mange tilfelle underkastes en restriktiv fortolkning, og at dette ikke kun gjelder i forbrukerforhold. Et godt eksempel er Rt. 1953 s. 1334 som gjaldt salg av aluminiumsbarrer. Da det ved levering manglet noen barrer, ble en reder, på tross av en ansvarsfraskrivelse, dømt til å erstatte tapet. Høyesterett uttalte: *"Det er naturlig å tolke en slik ansvarsfraskrivelse strengt...."*

Uten å gå inn i en omfattende rimelighetsvurdering etter avtl. § 36 synes det mest naturlige å innfortolke et unntak for grov skyld på Gassleds side i art. 10.1. Regelen vil følgelig langt på vei bli sammenfallende med regelen i art. 10.3 litra b, jf. annet ledd.

Rekkevidden av det innfortolkede unntaket i art. 10.1 kan imidlertid ikke sies å være klar. Selv om det nå skal foretas en helhetsvurdering etter avtl. § 36, er det lite trolig at Gassled kan fraskrive seg ansvaret dersom gassen skades eller går tapt, som følge av grov uaktsomhet eller forsett fra Gassled selv. Tilfellet er kanskje ikke helt praktisk, men rent teoretisk må det vel kunne tenkes at Gassled via styringskomiteen instruerer Gassco til å foreta noe som medfører skade eller tap av gass. Dersom avgjørelsen i styringskomiteen kan sies å bygge på en grovt uaktsom eller forsettlig vurdering, vil eventuell skade eller tap av gass, her være Gassleds risiko. Mer tvil kan det være dersom det ikke er Gassled, men Gassco som påfører nevnte skade eller tap. Det må sies å være et generelt trekk at adgangen til ansvarsfraskrivelser er større jo mer fjerntliggende medhjelpere det er som påfører skaden. Den nære forbindelsen mellom Gassled på den ene siden og Gassco som en slags fullmektig på den annen er et tungtveiende argument for at fraskrivelsen heller ikke her kan opprettholdes.

Den eneste rettslige forskjellen som i så fall trolig blir igjen mellom art. 10.1 og art. 10.3 litra b er skade voldt av Gassleds/Gasscos øvrige entreprenører eller underentreprenører. Ved grov skyld hos denne kretsen vil resultatet kunne bli forskjellig alt ettersom art. 10.1 eller art. 10.3 litra b benyttes. Dersom skiperens gass omfattes av "property" vil skaden eller tapet her være Gassleds ansvar etter art. 10.3 litra b. Etter art. 10.1 følger det derimot at skiperen har risikoen. Dette bygger på en forutsetning om at Gassled har rettslig adgang til å fraskrive seg ansvaret for denne gruppen.

Problemet er allikevel ikke like bagatellmessig som det umiddelbart kan se ut som. Årsaken er at Statoil som en TSP ("Technical Service Provider") trolig vil måtte sies å havne i denne gruppen av

¹¹² Redegjørelsen er i stor grad basert på Viggo Hagstrøm/Magnus Aarbakke, "Obligasjonsrett" kap. 24.2.

¹¹³ Lov av 31. mai 1918 nr. 4.

entreprenører. Som en TSP er Statoil i en posisjon med betydelige arbeidsoppgaver knyttet til gasstransporten, og vil trolig være den som i størst grad vil ha mulighet til å påføre de nevnte tap og skader. At unntaket også her kun gjelder ledende personell gjør betydningen mindre.

I en teoretisk fremstilling må det anses å være av betydning å fastsette anvendelsesområdene for avtalens enkelte bestemmelser. Spørsmålet blir følgelig om "property" i art. 10.3 litra b også omfatter skiperens gass under transporten.

Det klare hovedargumentet for at gassen omfattes av "property", er her ordlyden. Skiperen er som nevnt eier av gassen gjennom hele transporten. Gassen er altså skiperens "eiendom". Ordlyden må her naturlig veie tungt.

I samme retning trekker at gassen omtrent er det eneste av skiperens eiendom som er i nærkontakt med Gassled. Dersom løsningen blir en annen enn det ordlyden her legger opp til, vil art. 10.3 litra b om "property" reelt sett nærmest være uten innhold.¹¹⁴

Et motargument kan oppstilles ved å sammenlikne med andre avtaler der knock-for-knock-reguleringer anvendes, eksempelvis fabrikasjons- og borekontraktene. Her er det vanlig at "property" omfatter all eiendom med unntak av selve kontraktsgjenstanden. Man tenker seg at skadesløsholdelsen skal omfatte alle andre tilfeldige skader som oppstår i kontraktsforholdet. Ansvar for selve kontraktsgjenstanden er det derimot vanlig å ta ut til særskilt regulering.¹¹⁵ Det er ikke usannsynlig at nettopp disse kontraktene har vært brukt som mal ved utarbeidelsen av art. 10.1-10.3, og at art. 10.1 derfor må ses på dette grunnlag. Dette taler i så fall for å la bestemmelsen alene regulere ansvaret for gassen, og at art. 10.3 litra b regulerer all annen eiendom. En vesentlig innvending, som til en viss grad reduserer argumentets vekt må være at selve gassen ikke kan sies å være kontraktsgjenstanden i standardavtalen. Avtalen gjelder en rett til transport, og det er selve transporten som derfor utgjør kontraktsgjenstanden. Argumentet må i så fall være at gassen utgjør en så vidt viktig faktor i transporten, da det faktisk er denne det er snakk om å transportere, og at dette begrunner en særbestemmelse lik art. 10.1.

¹¹⁴ Et annet tilfelle man kan tenke seg er imidlertid skiperens rør inn til Gassled. Helt uten innhold er uttrykket følgelig ikke.

¹¹⁵ Se eksempelvis NF 92 art. 29, og Bull s. 378.

I favør av at gassen ikke er ment å omfattes av art. 10.3 litra b taler også at art. 10.1 er en mer spesiell bestemmelse enn førstnevnte. Riktignok omfattes gassen av ordlyden i art. 10.3, men når art. 10.1 er vedtatt, er det mer naturlig å la denne alene regulere ansvaret for selve gassen. I nær sammenheng og i samme retning taler at det kun er sistnevnte tolkning som gir art. 10.1 selvstendig betydning. Å tolke art. 10.3 litra b slik at gassen omfattes gir avtalen et unødvendig hjemmelsoverskudd. Dette bør tillegges vekt i vurderingen. Imot sistnevnte kan det hevdes at bestemmelsene allerede har hver sin betydning, da art. 10.1 er en risikoregel, mens art. 10.3 er en ansvarsregel. Det er imidlertid vanskelig å se at dette skulle utgjøre noen forskjell i praksis.

Det synes etter dette, på tross av ordlyden, som om det ikke har vært tilsiktet å la gassen omfattes av art. 10.3 litra b. Knock for knock-reglene er trolig klippet nokså direkte ut fra andre kontrakter uten at man har vurdert nettopp dette spørsmålet. Det virker da mindre betenkelig å fravike ordlyden.

Konklusjonen blir etter dette at art. 10.3 litra b, jf. ”property of the Shipper” ikke omfatter skiperens gass. Dersom gass går tapt eller skades under transporten, vil skiperen ikke måtte holde Gassled skadesløs etter bestemmelsen, slik knock-for-knock-reglene ellers legger opp til. Dette vil i realiteten allikevel bli resultatet, nettopp på grunn av regelen i art. 10.1 om skiperens risiko for tap av og skade på gassen.

4.5.3 Krav til årsakssammenheng

4.5.3.1 Innledning

Som ellers når det er snakk om erstatningsansvar, oppstilles det også i knock-for-knock-reguleringen et krav til årsaksforbindelse mellom skadehendelsen og selve skaden. Kravet til årsakssammenheng kan deles i to – den *saklige* og den *tidsmessige* avgrensningen,¹¹⁶ hvor kravene i den enkelte bestemmelse kan være mer eller mindre strengt angitt. Rekkevidden av kravet må derfor avgjøres gjennom tolkning av den enkelte bestemmelse. Hvordan stiller dette seg for art. 10.2 og 10.3?

¹¹⁶ Se Bull s. 384.

4.5.3.2 Den saklige avgrensning

Ved fastleggelsen av den saklige avgrensningen knytter spørsmålet seg særlig til det nærmere innholdet av selve årsaksforbindelsen. Hvilken grad av nærhet mellom skadeårsak og partenes kontraktsforhold må kreves for at den aktuelle regelen skal komme til anvendelse?

Kravet til årsakssammenheng i art. 10.2 og 10.3 følger av uttrykket

”arising out of or in connection with the Transportation Agreement”.

Ordlydens vide formulering taler her for at det ikke gjelder et særlig strengt årsakskrav. Det er særlig uttrykket ”in connection with” som trekker i denne retning.¹¹⁷ I forbindelse med behandlingen av knock-for-knock-reguleringen i fabrikkasjonskontraktene uttaler Bull:

”Det er altså ikke meningen å stille krav om årsakssammenheng i vanlig forstand – det er nok at det foreligger en naturlig og rimelig sammenheng mellom skade eller tap og gjennomføringen av kontraktsforholdet”.¹¹⁸

Gode grunner taler for å la sitatet få gyldighet også i transportavtalen. Kravet til årsakssammenheng i art. 10.2 og 10.3 er følgelig ikke strengt. Også skade og tap med et løsere forhold til transportavtalen vil derfor omfattes av knock-for-knock-reglene.

4.5.3.3 Den tidsmessige avgrensning

Ved angivelsen av den tidsmessige avgrensningen er spørsmålet for hvilket tidsrom ansvarsreguleringen er ment å komme til anvendelse. Spørsmålet er ikke direkte regulert i bestemmelsene, men det avgjørende må være om det er rimelig å anse skaden eller tapet for tidsmessig å ha oppstått i forbindelse med kontraktsforholdet. Utgangspunktet

¹¹⁷ ”arising out of” er trolig mer i tråd med et alminnelig krav til årsakssammenheng. Se Bull, fotnote 126 s. 385. Her drøftes årsakskravet i MVL/NIFO-kontrakten, som altså også inneholder en knock-for-knock-regulering. Ordlyden er her ”in any way connected with”, noe som kan synes som et enda løsere krav enn tilsvarende i transportavtalen.

¹¹⁸ Se Bull s. 385.

og den store hovedregel må her være at kontrakten først og fremst tar sikte på de situasjoner der tap eller skade både har oppstått i kontraktsperioden og som skyldes forhold i denne perioden.¹¹⁹

For transportavtalen vil dette si at knock-for-knock-reglene formelt sett vil måtte komme til anvendelse allerede ved Gasscos tildeling av kapasitet. Det er på dette tidspunkt bindende avtale må anses inngått.¹²⁰ Reelt sett vil det imidlertid være vanskelig å se for seg praktiske tilfeller av skader eller tap, før skiperens levering av nominert gass i inngangspunktet.¹²¹ Skulle det allikevel oppstå tap eller skade i tidsrommet mellom tildelingen av kapasitet og skiperens levering av gass, som samtidig tilfredsstiller den saklige avgrensningen, vil dette imidlertid være forhold partene selv må ta ansvaret for etter reglene i art. 10.2 og 10.3.

4.5.3.4 "including the non-performance [...] of any of its obligations"

I den kontraktrettslige lovgivningen er det meget vanlig å oppstille forskjellige kontraktsforpliktelser med alternative ansvarsregler for det tilfellet at forpliktelsen misligholdes. Som nevnt over i pkt. 4.1 gjelder dette også på transportrettens område. Som eksempel kan det vises til sjølovens bestemmelser. Transportørens forpliktelser fremgår her blant annet av §§ 255 og 262. Dersom forpliktelsene misligholdes av transportøren, oppstiller eksempelvis § 275 at transportøren blir ansvarlig dersom nærmere vilkår er oppfylt. Øvrig kontraktrettslig lovgivning må kunne sies å følge et tilsvarende system, og dette er også meget vanlig ved utarbeidelsen av kontrakter generelt.

Årsakskravet i pkt. 10.2 og 10.3 statuerer allikevel noe nytt i forhold til tidligere, ved spesifiseringen av kravet, jf.:

"including the non-performance [...] of any of its obligations".

¹¹⁹ Se Askheim m. fl. "Kontrakter i petroleumsvirksomheten" s. 552, som fastslår at den store hovedregel er at ansvarsfraskrivelsene kun gjelder for kontraktsperioden. Bull mener dette kun kan være et *utgangspunkt*, og oppstiller flere praktiske unntak, se s. 388 flg. Det vil her føre for langt å gå nærmere inn på forhold utenfor hovedregelen.

¹²⁰ Se nærmere om avtaleinngåelsen over pkt. 2.3.3.

¹²¹ Eventuelle tap eller skader vil her i tillegg lett møte motstand i forhold til kravet til saklig avgrensning.

Bestemmelsen fastslår at tap, skade eller utgift i egen risikosone skal bli liggende på denne parten selv om tapet skyldes ikke-utførelse av motpartens definerte kontraktsforpliktelser. I stedet for å oppstille egne ansvarsregler for brudd på kontraktsforpliktelsene, lar man altså mislighold som hovedregel følge reglene om skadesløsholdelse etter knock-for-knock-prinsippet. Ved å la knock-for-knock-reglene omfatte reguleringen av det som er selve kontraktsansvaret, har man fjernet seg nokså langt fra det opprinnelige anvendelsesområdet for denne ansvarsformen. Man har også fjernet seg langt fra det system som er vanlig ellers i kontraktslovgivningen.

I favør en slik ordning kan det anføres klare oppgjørstekniske og bevismessige fordeler. I tillegg er det til syvende og sist forsikringsselskapene som bærer tapet. Disse kan enklere bære slike tap gjennom pulverisering ved økte forsikringspremier til kundene. Mange av de ovenfor nevnte argumenter i favør knock-for-knock-reguleringen gjør seg altså fortsatt gjeldende.

Sterke reelle hensyn taler imidlertid mot ordningen. Ett av hovedformålene med erstatningsordninger er at sanksjonen skal ha en preventiv effekt. For de mer eller mindre tilfeldige skader knock-for-knock-systemet er ment å gjelde for, blir hensynene som nevnt over i pkt. 4.4 tillagt større vekt. Her er ikke det preventive like viktig. Når vi derimot snakker om brudd på definerte kontraktsforpliktelser, virker det derimot naturlig at det preventive igjen kommer i fokus. I samme retning trekker gjenopprettingssynspunktet, nemlig at den som påføres et tap på grunn av en kontraktsstridig handling skal få dette tapet dekket av misligholder. Dette kan også sies å hvile på betraktninger om rettferdighet.

Reguleringen kan i utgangspunktet synes balansert og rettferdig, da art. 10.2 og 10.3 her er identiske. Skade, tap eller utgift i Gassleds risikosone, som følge av at skiperen ikke overholder sine kontraktuelle forpliktelser, skal etter art. 10.2 bæres av Gassled, og motsatt. Vesentlige unntak i Gassleds favør gjør allikevel at den nevnte likhet langt på vei kun blir tilsynelatende. Et eksempel er her art. 4.5.¹²² Dersom en skiper ikke oppfyller sin kvalitetsforpliktelse etter art. 4.1, og leverer off-spec til Gassled, skulle

¹²² Nærmere om bestemmelsen under pkt. 4.6.1.

ansvaret for skade på rørsystemet være Gassleds ansvar etter art. 10.2 litra b, jf. ”property of Gassled”. Etter art. 4.5 overføres dette ansvaret på skiperen.

Knock-for-knock-reglene får altså et videre anvendelsesområde i transportkontrakten enn det som er vanlig i øvrige avtaler som benytter knock-for-knock-reguleringer. Dette gjelder særlig fordi transportavtalen i mindre grad oppstiller særlige ansvarsregler for brudd på partenes oppstilte kontraktsforpliktelser.

4.5.4 Unntaket for grov skyld

Partene nyter en viss beskyttelse etter unntaket om grov skyld i art. 10.2 og 10.3. Både det som er nevnt over og det som følger under viser at det oppstilles så vidt mange unntak at det blir lite igjen av Gassleds risiko etter art. 10.2. På denne bakgrunn er det derfor skiperen som trolig har mest å tjene på det nevnte unntak. Regelen i art. 10.2/10.3 siste ledd medfører at skiperen går fri for ansvar dersom tapet eller skaden skyldes

”gross negligence or wilful misconduct by the managerial and/or supervisory personnel of the Participants or the Operator and/or their Contractors and/or Subcontractors.”

I dette tilfellet svikter en del av begrunnelsen for å opprettholde knock-for-knock-ordningen, hvor hver part bærer ansvaret innenfor sin egen risikosone. Ved grov skyld er det ikke lenger naturlig å snakke om tilfeldige skader, og hensynene som culpa-ansvaret forsøker å tilgodese kommer inn med full tyngde.

Det er allikevel grunn til å nedtone verdien av denne regelen for skiperen. Årsaken er to begrensninger som følger direkte av bestemmelsen og som innad har nær sammenheng med hverandre. For det første er Gassled kun ansvarlig ved grov uaktsomhet eller forsett. Ansvaret for skade eller tap som rammes av litra a-c vil fortsatt påligge skiperen selv om årsaken følger av uaktsomhet på Gassleds side. Den andre begrensningen, som trolig er enda viktigere, følger av personkretsen som omfattes av skyldunntaket. Bortsett fra leverandører/entreprenører er denne kretsen begrenset til ledende personell. Disse vil imidlertid ha liten eller ingen direkte befatning med selve det fysiske arbeidet i gass-transporten, hvor risikoen for å påføre skiperen tap eller skade klart er størst. Dette arbeidet utføres i større grad av driftspersonell og lignende, men som det fremgår av bestemmelsen er ansvaret fraskrevet hva gjelder slikt personell. Å påvise grov

uaktsomhet eller forsett hos ledende personell vil i tillegg trolig være meget vanskelig. Av dette følger at skyldunntaket sjelden vil kunne tenkes å komme skiperen særlig til hjelp.

4.6 Unntak fra knock-for-knock-reglene

4.6.1 Den særlige ansvarsregelen for off-spec gass

4.6.1.1 Innledende om bestemmelsens materielle innhold. Lansering av problemstillinger.

Knock-for-knock-reguleringen i art. 10.2 og 10.3 medfører som nevnt at skade eller tap som oppstår i egen risikosone ikke kan kreves erstattet av motparten. Dette skal etter bestemmelsene også gjelde der årsaken ligger i mislighold hos en av motpartens forpliktelser etter avtalen. Formelt fremstår reglene som like for begge parter. Unntaksregelen i art. 4.5 er en av flere bestemmelser som gjør at den formelle likheten til syvende og sist ikke blir særlig reell. Bestemmelsen lyder:

”Notwithstanding Article 10.2, the Shipper having delivered Off-spec Gas shall be liable for any loss of Gas and/or direct costs to GasLed or other shipper (s) caused by or resulting from the deliveries of Off-spec Gas. If the Shipper’s Gas is delivered in an Off-spec Gas commingled stream, the Shipper shall be liable pro rata to its share in the Off-spec Gas commingled stream, unless the Operator in a joint statement from all shippers delivering Gas in the commingled stream has been instructed to distribute any liability otherwise.”

Bestemmelsen gjør en skiper som leverer off-spec gass ansvarlig for to forskjellige tapsposter. For det første er skiperen pålagt ansvar for Gassleds eller øvrige skippers tap av gass.¹²³ Dette representerer intet unntak med tanke på det som er sagt over. Skiperen har jo risikoen og ansvaret for tap og skade av gass til enhver tid. Dette følger allerede av art. 10.1. For det annet statueres det også ansvar for skiperen for Gassleds eller de øvrige skipernes *direkte* tap. I begge tilfellene oppstilles et felles vilkår om at tap må skyldes eller være resultat av en skippers off-spec levering.

¹²³ Bestemmelsen er her lite presis. Ordlyden synes å sonde mellom Gassleds gass på den ene siden og skipernes på den andre. Gassled eier imidlertid ingen gass. Alt er følgelig skipernes.

Etter art. 10.2 litra c har Gassled ansvaret for eget indirekte tap. Det direkte tapet er følgelig skiperens ansvar, også etter denne bestemmelsen. Gassled er imidlertid ansvarlig etter art. 10.2, for visse tapsposter omfattet av det direkte tapet, nemlig tapene oppstilt i litra a og b. Det er for disse tapene art. 4.5 fremstår som et ikke ubetydelig unntak, og særlig da litra b om skade på Gassleds eiendom.

Art. 4.5 fremstår etter dette som en særlig ansvarsregel for brudd på skiperens kvalitetsforpliktelse. Av ordlyden fremgår at regelen i art. 4.5 gjelder uavhengig av skiperens skyld, og oppstiller på denne bakgrunn et objektivt ansvar for skiperen. Bestemmelsen virker tilsynelatende uproblematisk ved å fremstå som et unntak til Gassleds ansvar etter art. 10.2. På tross av knock-for-knock skal skiperen allikevel være ansvarlig for visse tap dersom disse skyldes off-spec levering. Ved en nærmere analyse åpner allikevel bestemmelsen for spørsmål i flere retninger. Dette er tema for resten av pkt. 4.6.1.

Et første spørsmål vi skal se noe nærmere på er sontringen mellom direkte og indirekte tap, under i pkt. 4.6.1.2.

Deretter oppstår spørsmålet om bestemmelsen skal tolkes etter sin ordlyd, også der tap oppstår som følge av off-spec gass akseptert av Gassco etter art. 4.3. Dette drøftes under i pkt. 4.6.1.3.

For det tredje åpner bestemmelsens ordlyd for at en skiper kan rette krav mot en annen skiper direkte i medhold av bestemmelsen. Dette er spesielt på bakgrunn av partsforholdet i kontrakten, og er tema i pkt. 4.6.1.4.

For det fjerde oppstilles det i bestemmelsen et pro rata-ansvar skiperne imellom. Noen kommentarer til dette gis i pkt. 4.6.1.5.

Avslutningsvis skal det i pkt. 4.6.1.6 gis noen kommentarer til bestemmelsens krav til årsakssammenheng.

4.6.1.2 Spørsmål tilknyttet sontringen mellom direkte og indirekte tap

4.6.1.2.1 Innledning

Etter art. 4.5 holdes skiperen ansvarlig for Gassleds *direkte tap* som følge av off-spec levering. Et praktisk eksempel er skade på rørsystemet. De tap vi her skal ha for øynene er de tap Gassled påføres ved skipers off-spec levering, som følge av at også re-leveringen tilbake til forskjellige skipere blir off-spec. Ulike exit-skipere vil her kunne gjøre misligholdsbeføyelser gjeldende med den følge at Gassled påføres et tap. Primært vil det her være snakk om utgifter som følge av skiperens avvisning etter art. 4.7.

Spørsmålet er hvorvidt slike tap under ulike transportavtaler kan anses som indirekte tap dersom Gassled snur seg og gjør ansvar gjeldende mot den skiper som opprinnelig har forårsaket tapet. Er det tilfellet, følger det av art. 10.2 litra c at Gassled skal holde skadevoldende skiper skadesløs.

Det må forutsettes at Gassled selv er i mislighold i forhold til egen kvalitetsforpliktelse, jf. art. 4.6.¹²⁴ Gassleds aktuelle tap ved en skipers avvisning, er disponeringskostnader etter art. 4.7, samt tapte tariffinntekter etter art. 5.2, 2. ledd litra b.

Hva som er å anse som indirekte tap, fremgår ikke av art. 4.5, men av art. 10.2/10.3 litra c. Det naturlige utgangspunktet for tolkningen er følgelig definisjonen av indirekte tap oppstilt i bestemmelsen, jf.

”...which include but are not limited to loss of profit...”.

Tapt fortjeneste vil følgelig alltid være et indirekte tap, men det følger av bestemmelsen at også øvrig tap kan anses som indirekte. I det følgende skal det sondres mellom to typetilfelle. I første tilfelle er det samme skiper A som både leverer og mottar off-spec gass. I den andre situasjonen er det derimot skiper A som leverer off-spec, mens skiper B mottar denne.

¹²⁴ Se over pkt. 3.3.2 om Gassleds kvalitetsforpliktelse, ved forutgående off-spec levering fra skiperen.

4.6.1.2.2 Skiper A leverer og mottar off spec gass

Forutsetningen for drøftelsen er her at Gassled leverer off-spec til skiper A, som følge av at nettopp skiper A har levert off-spec gass ved inngangspunktet. Gassled har videre misligholdt sin omsorgsforpliktelse innfortolket i art. 4.6, og skiper A avviser gassen ved utgangspunktet, hvorved Gassled påføres tap. Dersom Gassled deretter retter et krav mot skiper A, om erstatning for påførte utgifter, oppstår spørsmålet hvorvidt skiper A kan hevde at tapet er indirekte for Gassled. Løsningen må søkes i en tolkning av art. 10.2 litra c, hvor ordlyden ”loss of profit” må være utgangspunktet for tolkningen.

Som allerede nevnt er det kun to aktuelle tap Gassled kan tenkes å bli påført; disponeringskostnader, jf. art. 4.7 og tapt tariffinntekt, jf. art. 5.2, 2. ledd litra b. Spørsmålet er imidlertid nokså opplagt for disponeringskostnadene. Disse vil vanskelig kunne karakteriseres som indirekte tap.¹²⁵ Den følgende drøftelse har derfor kun fokus på Gassleds tapte tariffinntekter.

Av art. 5.2, 2. ledd litra b følger det at skiperens betalingsforpliktelse skal utsettes i de tilfeller hvor Gassled ikke leverer i henhold til art. 4.6, og skiperen har rett til å avvise gassen etter art. 4.7. Gassleds fortjeneste i gasstransporten er utelukkende knyttet til inntekten ved skiperens betaling av tariff. Når skiperen i dette tilfellet fritas for å betale, følger det nokså klart av ordlyden at situasjonen har ført til ”tapt fortjeneste” for Gassled. Dette må naturlig tillegges vekt.

Resultatet fremstår imidlertid som noe støtende, ved at Gassled blir pålagt et ansvar for et tap som opprinnelig har sin årsak i et kontraktsbrudd fra skiperen. Rimelighetshensyn taler derfor mot å legge ordlydens resultat til grunn. Det kan imidlertid være grunn til å minne om forutsetningene for at Gassleds ansvar inntreffer i dette tilfellet; Gassled har heller ikke oppfylt egen forpliktelse etter avtalen. Tapet oppstår følgelig ikke ute-

¹²⁵ Dette underbygges eksempelvis av Hagstrøm/Aarbakke s. 539, som omhandler eksempler for hva som er å anse som direkte tap: ”Det kan dreie seg om utgifter kreditor har til å *konstatere mislighold*, for eksempel ved å inspisere kontraktsgjenstanden og eventuelt engasjere sakkyndige, eller som er en helt *nødvendig følge* av misligholdet, *så som utgifter til bortskaffelse av et parti bedervede matvarer*.” Sistnevnte passer godt med vårt tilfelle, nemlig disponeringskostnader ved forurenset gass.

lukkende på bakgrunn av skiperens mislighold, og et ansvar for Gassled vil i dette tilfellet samtidig kunne ha en preventiv effekt.

Formålsbetraktninger må imidlertid med vesentlig tyngde tale for at tapet her kun er å anse som direkte. Når skadelidte i visse tilfeller selv må bære ansvaret for de indirekte tap, skyldes dette at slike tap er mer avledede og lite påregnelige for skadevolder. Det virker derfor hardt å pålegge ham ansvaret for disse. Når skiperen her leverer off-spec vil det derimot måtte fremstå som mer eller mindre klart for skiperen at leveringen vil kunne få betydning for Gassleds evne til å relevere i henhold til spec. Skiperen er dermed ikke i en slik beskyttelsesverdig posisjon som de indirekte tap normalt er ment å gjelde for.

I ett spesielt tilfelle har imidlertid slike formålsbetraktninger mindre vekt. Dette er der Gassled aksepterer off-spec gass etter art. 4.3. Her må det med tyngde kunne hevdes at skiper A har en mer eller mindre berettiget forventning om at Gassled vil relevere i henhold til spesifikasjonene.

Konklusjonen er ikke opplagt. På tross av ordlyden i art. 10.2 litra c, heller jeg imidlertid i den retning å karakterisere tapet som direkte. Skiperen vil derfor være ansvarlig, jf. art. 4.5. Hvorvidt løsningen må bli en annen for de tilfeller at Gassled har akseptert off-spec gass etter art. 4.3, holder jeg åpent.

4.6.1.2.3 Skiper A leverer off-spec og skiper B mottar off-spec

Den andre situasjonen som kan oppstå er at det er skiper B som mottar off-spec levering, som følge av forutgående off-spec levering fra skiper A. Dersom skiper B avviser gassen, oppstår også her spørsmålet hvorvidt Gassleds tapte tariffinntekt er et indirekte tap for Gassled, i forhold til skadevoldende skiper A.

Også her må utgangspunktet være en tolkning av ordlyden i art. 10.2 litra c, og flere av de samme argumentene som over blir naturlig relevante. En vesentlig forskjell i faktum er allikevel at Gassleds tap i dette tilfellet oppstår overfor en tredjemann i forhold til skiper A. Forholdet harmonerer i større grad med de avledede tap som tradisjonelt er ment å omfattes av kategorien indirekte tap. I den anledning er det grunn til å sammenlikne med hva som anses som indirekte tap i nyere kontraktslovgivning. Av

eksempelvis kjl. § 67 (2) litra c fremgår det at tappt fortjeneste også her er å anse som indirekte tap. Bestemmelsen presiseres nærmere:

”tappt fortjeneste som følge av at en kontrakt med tredjemann faller bort eller ikke blir riktig oppfylt....”

Vi ser av bestemmelsen at avgjørende for om det foreligger tappt fortjeneste, i alle fall etter ordlyden, er hvorvidt en kontrakt *med tredjemann* ikke går etter planen. Dette synes å harmonere godt med vårt tilfelle. Som følge av mislighold fra skiper A blir Gassleds kontrakt med skiper B ikke riktig oppfylt. Ved å legge kjøpslovens system til grunn, vil tapet følgelig være indirekte.

At tapet i dette tilfellet skjer overfor en tredjemann, altså skiper B, må naturlig tillegges vekt. Tapet anses da vanligvis å være såvidt avledet og fjerntliggende slik at det virker for hardt å la skadevolder bære ansvaret for dette. Kjøpslovens system styrker også dette synspunktet. Argumentet kan allikevel ikke være ubetinget avgjørende her. Årsaken til dette skyldes dels måten organiseringen av gasstransporten er lagt opp på, hvor Gassled kan benytte forskjellig gass til oppfyllelse av forskjellige kontrakter, og dels den nærheten som dermed oppstår mellom skiperne. Dette resulterer i at det ikke kan anses mindre påregnelig for skiperen, at off-spec gassen vil ramme en annen skiper enn en selv. Betydningen av at tapet oppstår i forbindelse med en tredjemann kan følgelig ikke få avgjørende betydning i vurderingen. Dette skiller gasstransporten i vesentlig grad fra kjøpsituasjonen, hvor tap som oppstår eksempelvis i forbindelse med videresalg fra kjøperen må anses som fjerntliggende og mer avledet. Dette taler mot å karakterisere tapet som ”tappt fortjeneste”, og også i det hele tatt mot at tapet skal anses for indirekte.

Konklusjonen er i dette tilfellet enda mindre opplagt, men på grunn av sistnevnte betraktning heller jeg også her i retning av at tapet er direkte. Skiper A er følgelig ansvarlig etter art. 4.5. For de tilfellene at Gassled har akseptert off-spec gass etter art. 4.3, er konklusjonen også her åpen.

4.6.1.3 Spørsmål om innfortolkning av unntak for skippers ansvar etter art. 4.5

Vi har sett at skiperen har et objektivt ansvar etter art. 4.5 for tap som oppstår enten på Gassleds eller på øvrige skiperes hånd som følge av off-spec levering. Spørsmålet som oppstår er om bestemmelsen gjelder absolutt eller om det kan tenkes unntak i skiperens favør. Det som skal drøftes her er de tilfellene hvor Gassled aksepterer off-spec gass etter art. 4.3. Hva skjer med skiperens erstatningsplikt etter art. 4.5 dersom gassen allikevel viser seg å være skadelig fordi Gassco har foretatt en uforsvarlig vurdering, med den følge at Gassled eller øvrige skipere blir skadelidende?

Utgangspunktet for drøftelsen er ordlyden i de to bestemmelsene. Av art. 4.5 fremgår det uttrykkelig at skiperen skal være ansvarlig for de nevnte tap dennes off-spec gass påfører, samt tap av gassen. Det kan vanskelig utledes noe unntak av ordlyden for de tilfellene der tapene oppstår som følge av uforsvarlig vurdering fra Gassco etter art. 4.3, og hovedregelen må være at skiperen også i et slikt tilfelle må holdes ansvarlig.

At skiperne blir ansvarlige på tross av Gasscos feilvurdering kan synes vel tøft i skipernes disfavør og krever en nærmere drøftelse og vurdering. I realiteten fremstår bestemmelsene, lest i sammenheng, som en meget vidtgående ansvarsfraskrivelse for Gassleds vedkommende. Etter ordlyden blir skiperen ansvarlig også der Gasscos feilaktige vurdering skyldes grov uaktsomhet eller forsett. Spørsmålet er derfor om fraskrivelsen kan anses bindende eller om den helt eller delvis må settes til side. Løsningen må søkes gjennom tolkning med rimelighetskriteriet i avtl. § 36 som utgangspunkt.¹²⁶

Det vil føre for langt å gå inn i en uttømmende drøftelse av i hvilken grad Gassled kan fraskrive seg ansvaret for Gasscos vurderinger etter art. 4.3, på bakgrunn av avtl. § 36. Enkelte hovedpoenger skal allikevel nokså kort nevnes i det følgende. Skulle tilfellet i en konkret sak bli brakt inn for en domstol, ville denne inngående måtte foreta en tilsvarende vurdering.

For det første må det sies at ulempene skiperne eventuelt blir påført ved å måtte bære tapet, ikke nødvendigvis blir så store, da det er liten grunn til å mistenke Gassco for

¹²⁶ Om adgangen til ansvarsfraskrivelser i norsk rett, se over pkt. 4.5.2.

ikke å foreta en forsvarlig vurdering. Tilfellet kan imidlertid ikke utelukkes, og det kan hevdes at oppstillingen av et ansvar for Gassled, i alle fall ved grov skyld, ville gitt et incentiv også for Gassco til ytterligere forsvarlige vurderinger.

I favør av å sensurere ansvarsfraskrivelsen trekker også betraktninger om rettferdighet. Det virker mest rettferdig at den som har gjort en feil bærer ansvaret for følgene feilen medfører. Det kan imidlertid ikke være riktig å si at Gassco alene er ansvarlig for skadene i dette tilfellet. Den opprinnelige årsaken ligger hos skiperen som faktisk misligholder sin kvalitetsforpliktelse. Dette trekker i retning av at denne fortsatt bærer ansvaret.

Å pålegge Gassled ansvaret for Gasscos feil vil i tillegg trolig medføre at Gassco ikke vil risikere å akseptere store mengder gass etter art. 4.3. Riktignok fremgår det av ordlyden at Gassco plikter å gjøre dette dersom vilkårene ellers er til stede, jf. ”shall”, men det er vanskelig å tenke seg at Gasscos vurdering i særlig grad vil bli overprøvd her. At art. 4.3 sjelden vil komme til anvendelse er uheldig da regelen i stor grad bidrar til effektivitet i gasstransporten. Å hindre ikke-skadelig gass adgang er ingen tjent med. Bestemmelsen ivaretar følgelig også samfunnsmessige hensyn.

I Gassleds favør må videre den tradisjonelt vide adgangen til ansvarsfraskrivelser nevnes. Selv om utviklingen som nevnt ikke er like absolutt som tidligere, må det være klart at det fortsatt skal mye til å sette en ansvarsfraskrivelse til side. På tross av Rt. 1953 s. 1334 taler det også i Gassleds favør at foreliggende avtale i stor grad er av kommersiell art med høyst profesjonelle parter. Synet svekkes noe av at Gassco som nevnt har stått for den endelige utarbeidelsen av avtalen.

Et tungtveiende argument i Gassleds favør er den tidligere nevnte regulerte tariffen. Da Gassled er fratatt muligheten til særlige inntekter for transporttjenesten, er det lite naturlig samtidig å pålegge transportøren omfattende risiko.

At meningen med art. 4.3 er å være i skipernes favør må også kunne sies å tale for at ansvaret blir pålagt skiperen dersom gassen allikevel påfører skade. På tross av skiperens mislighold utfører Gassled gjennom art. 4.3 transporttjenesten uavkortet. Mot dette kan det sies at skadeomfanget i det enkelte tilfellet kan bli meget stort. Skulle det

vise seg at gassen allikevel er skadelig, vil kostnadene for skiperne etter art. 4.5 lett spise opp den tiltenkte gevinsten art. 4.3 legger opp til. Et eksempel til belysning kan være der gassen resulterer i en eksplosjon.

Ordlyden gjør på den ene siden som nevnt intet unntak for skiperens ansvar for art. 4.3-tilfellene. Det fremgår på den annen side ikke uttrykkelig at Gassled har ønsket å fraskrive seg ansvaret for Gasscos uholdbare vurderinger etter bestemmelsen. Dette kan tale for at det skal mindre til å sensurere foreliggende fraskrivelse slik den indirekte kommer til uttrykk. I samme retning taler det faktum at Gassco og Gassled er nært tilknyttet hverandre. Dette forholdet skiller seg i vesentlig grad fra et alminnelig arbeidsgiver- og arbeidstakerforhold og begrunner i større grad en identifikasjon her. At Gassco som nevnt er forutsatt å fungere på "no profit, no loss"-basis, kan ikke tale i skipernes disfavør her. Dette må i så fall kun spille inn i den alternativt etterfølgende regressomgangen mellom Gassled og Gassco.

Konklusjonen synes nokså åpen. På bakgrunn av gjeldende rettstilstand og den ovenfor foretatte drøftelse, med vektige argumenter både for og imot, virker det allikevel mest naturlig å hevde at Gassled er avskåret fra å fraskrive seg ansvaret for Gasscos forsettlige eller grovt uaktsomme vurderinger etter art. 4.3. En slik rimelighetssensur forankres i avtl. § 36. Hvorvidt en også må gå videre, eksempelvis ved å si at Gasscos alminnelige uaktsomhet heller ikke skal kunne fraskrives holdes etter dette åpent. Konklusjonen blir derfor at det må innfortolkes et unntak i art. 4.5, for slike eventuelle tilfeller. Dersom Gassco ikke har handlet forsettlig eller grovt uaktsomt, men det allikevel har inntrådt en skade, vil derimot skiperen måtte bli ansvarlig. Her vil ordlyden i art. 4.5 måtte gå foran.

4.6.1.4 Art. 4.5 – En tredjemannsbestemmelse?

Som nevnt over vil Gassled i meget liten grad kunne bli pålagt erstatningsansvar etter transportavtalen. Det følger av art. 10.1 at selv ikke der releveringen fra Gassled er off-spec, kan det bli tale om ansvar for Gassled. Med unntak av Gassleds ansvar for disponeringskostnader etter art. 4.7 siste alternativ, har skiperne følgelig den fulle risiko for at gassen forurenses under transporten.

Partsforholdet i avtalen forsterker en skadelidt skippers risiko. Selv om avtalen i og for seg er generell, og gjelder for alle skiperne, inngår hver enkelt skiper et individuelt kontraktsforhold med Gassled. Dersom Gassled ikke oppfyller sin forpliktelse i forhold til skiper A, er det følgelig denne uvedkommende om dette skyldes skiper B eller forhold på Gassleds side. Skiper A vil her kontraktsrettslig måtte gjøre ansvar gjeldende mot Gassled i henhold til avtalens bestemmelser. Er Gassled mot formodning ansvarlig, kan Gassled på sin side gjøre ansvar gjeldende mot skiper B i henhold til kontraktsforholdet dem i mellom, som også er regulert av avtalen. Dette forutsetter selvfølgelig at Gassleds kontraktsbrudd virkelig skyldes skiper B. Partsforholdet forhindrer følgelig skiper A å gjøre krav gjeldende direkte mot skiper B da det ikke foreligger noe kontraktsforhold disse imellom. Gjennomført fullt ut ville den praktiske betydningen av dette være at skiper A vanskelig kan tenkes å bli tilkjent erstatning uavhengig av om det er Gassled eller skiper B som er årsaken til skaden.

Ordlyden i art. 4.5 kan hevdes ikke å følge dette systemet i særlig grad. Bestemmelsen åpner for at en skiper skal kunne holde en annen skiper ansvarlig for det direkte tap som off-spec gassen påfører denne, uten først å gå veien om Gassled. Når Gassled så å si aldri vil bli ansvarlig for off-spec relevering, ser vi at bestemmelsen avbøter noen av de urimelige konsekvenser som oppstår som følge av skipernes nære avhengighet til hverandre, gjennom leveringer i blandede strømmer.

Skadelidte skiper A ville imidlertid ikke stått helt uten muligheter uten art. 4.5, da alternativet måtte være å påberope seg alminnelige erstatningsregler utenfor kontrakt. Som kjent må det etter disse reglene påvises skyld for å bli pålagt ansvar. Art. 4.5 medfører følgelig en regel i skadelidtes favør gjennom oppstilling av et objektivt ansvar for skadevolder.

Selv om reguleringen kan virke noe spesiell fra et kontraktsrettslig ståsted, er såkalte tredjemannsavtaler ikke helt uvanlig på avtalerettens område. Disse avtalene karakteriseres nettopp av at en tredjemann oppnår en selvstendig rett på grunn av en avtale inngått mellom andre personer.¹²⁷ Hovedregelen i norsk rett har sitt opphav i romerretten, og innebærer at det kun er partene som kan være forpliktet og berettiget etter

¹²⁷ Se Woxholt, Geir "avtaleinngåelse, ugyldighet og tolkning" s. 224.

avtalen. Dette er også kalt avtalens subjektive begrensning, og følger eksempelvis av Rt. 1997 s. 1322,¹²⁸ hvor en advokat ikke ble kjent erstatningsansvarlig overfor en klients motpart i et rettsforlik. Det er åpenbart at det knytter seg store betenkeligheter ved å la to parter kunne regulere tredjemanns rettsstilling i sin interne avtale. Sterke rimelighets-hensyn taler for å vise forsiktighet ved godkjenningen av slike bestemmelser. Når unntaket for tredjemannsavtalene allikevel lenge har vært godtatt i norsk rett, må dette ses på bakgrunn av at disse nettopp gir tredjemann en rett i motsetning til det vesentlig mer betenkelige, nemlig å pålegge denne en plikt. Hvordan stiller dette seg i vårt tilfelle?

I favør av ordningen kan det hevdes at den i nokså stor grad skiller seg fra de alminnelige tredjemannsavtalene. Det kan med god grunn stilles et spørsmål til hvorvidt bestemmelsen overhodet kan karakteriseres som en tredjemannsbestemmelse. Bakgrunnen for dette er nettopp den faktiske avhengigheten skiperne imellom og at samtlige skipere benytter samme standardkontrakt. Når en skiper ønsker å transportere gass, godtar denne samtidig å være tredjemann i de øvrige skiperes avtaler med Gassled. På denne måten foreligger ingen tredjemannsavtale i tradisjonell forstand. Det er mulig å hevde at man her befinner seg i et grenseområde mellom en slags tredjemannsavtale og et vanlig avtaleforhold skiperne imellom.

Det må videre være riktig å si at tredjemann i vårt tilfelle kun blir gitt en rett og ikke en plikt. Skiper B gis en rett til direkte å gå på skiper A, uten å måtte gå veien om Gassled. Noen plikt påføres tredjemann B ikke. Mot kan det innvendes at den rett skiper B gis, har sin naturlige motsats i en plikt for skiper A. Sistnevnte er imidlertid ingen tredjemann i sin egen avtale med Gassled. Det forhold at alle skipere godtar å være hverandres tredjemenn ved underskriving av avtalen, kunne kanskje tale for at tredjemann B's rett er motsats til tredjemann A's plikt. Et slikt resonnement virker allikevel vanskelig å kunne forsvare rent logisk.

Dersom man skulle forsøke å sette en kontraktsrettslig merkelapp på den situasjonen vi står overfor, er det kanskje hensiktsmessig å sammenlikne med regler om springende regress/direktekrav. Etter eksempelvis kjl. § 84 (1) kan en kjøper gjøre krav gjeldende

¹²⁸ Se Woxholt s. 223.

mot et tidligere salgsledd, dersom selgeren kan gjøre tilsvarende krav gjeldende. Overført til gasstransportavtalen blir forholdet det samme dersom skiper B kan gjøre krav gjeldende mot skiper A, som også Gassled selv kan gjøre gjeldende.

De mest praktiske tap som kan tenkes å oppstå på skiper B's hånd er tap av gass eller mottak av forurenset gass. Det er disse tap denne ønsker erstattet. Vi har imidlertid sett at avtalens øvrige regler så å si legger all risiko for tap og skade på gass på skiperen. B vil følgelig ikke kunne kreve erstatning av Gassled. Gassled har dermed heller intet tap, og vil ikke kunne rette noe selvstendig krav mot skiper A. Vi ser da at merkelappen "springende regress" ikke direkte kan benyttes.

Det kan allikevel synes som om hensynene bak regler om springende regress har spilt en rolle også ved utformingen av art. 4.5. I stedet for at skiper B først må rette krav mot Gassled, som så må kreve skadevoldende skiper A, kan B gå direkte på A. Det er nærliggende å anta at grunnleggende hensiktsmessighetshensyn har hatt betydning.

Oppsummeringsvis kan det sies at regelen i art. 4.5 er spesiell ved at den gir en skiper rett til å kreve erstatning av en annen skiper på objektivt grunnlag uten at det foreligger noe formelt avtaleforhold disse skiperne imellom. Når vi har sett at Gassled så å si aldri vil være ansvarlig for brudd på egen kvalitetsforpliktelse, er regelen allikevel hensiktsmessig på den måte at skadelidt skiper ikke behøver å gå veien om erstatningskrav utenfor kontrakt.

4.6.1.5 Ansaret skiperne imellom

Dersom off-spec gass leveres i en blandet strøm, fremgår det interne ansvaret skiperne imellom av art. 4.5, 2.pkt. Skiperne er her ansvarlig pro rata i forhold til deres andel i strømmen. Bestemmelsen fører til at Gassled ikke behøver å finne "syndebukken(e)", men kan holde seg til skiperne under ett.

Regelen vil kunne fortone seg nokså uheldig for skiperne i strømmen som leverer on-spec gass. Alternativt kunne man tenke seg en tilsvarende regel, men med unntak for de tilfeller der en skiper kunne bevise at dennes gass ikke var årsaken til den blandede strømmens manglende kvalitet. Dersom det med enkle ressurser kan bevises at egen gass er on-spec, taler rimelighetshensyn for at Gassled tar hensyn til dette. I praksis vil

samtidig en feltoperatør trolig ikke ha store problemer med å bevise at ens egen gass er tilfredsstillende. Forslag om en slik regel ble derfor også fremsatt i utferdigelsesprosessen fra enkelte skipere, men førte tydelig ikke frem.¹²⁹ Regelen slik den foreligger i dag utgjør en klar retts teknisk forenkling i Gassleds favør, og det er ikke overraskende at den alternative regelen ikke ble valgt. Gjennom art. 4.5 slipper Gassco å vurdere bevis fra skiperne, og kan holde seg helt utenfor en eventuell strid skiperne imellom. Rimeligheten av regelen kan det imidlertid stilles spørsmålstegn ved.

Gassled er allikevel prisgitt at alle skiperne kan og vil betale for seg, og gjennom oppstillingen av ansvaret pro rata har man fraveket den deklarasjoniske hovedregelen som antas å gjelde i norsk rett, om solidaransvar debitorene imellom.¹³⁰ Skiperne som leverer on-spec er altså beskyttet på den måten at de ikke skal betale mer enn den forholdsmessige andelen i strømmen. At denne regelen er valgt virker forståelig ut fra skipernes ståsted. Det ville virket tøft dersom Gassled skulle kunne holde en skiper som leverte on-spec ansvarlig for hele beløpet.

Regelen kan imidlertid kunne tenkes å få omtrent tilsvarende alvorlige konsekvenser for en skiper med tilfredsstillende gass. Vi kan tenke oss et tilfelle hvor skiper A og skiper B leverer gass i en blandet strøm. Gassen fra A er kontraktsmessig og utgjør 90% av den totale strømmen. Gassen fra B utgjør dermed 10%, men i motsetning til A så er denne vesentlig under specen. Sammenblandingen gjør at strømmen totalt blir off-spec. I dette tilfellet vil skiper A være erstatningsansvarlig for 90% av det totale beløp, mens forurenseren B slipper unna med 10%. Dette blir som nevnt over også tilfellet selv om skiper A kan bevise at egen gass er av tilfredsstillende kvalitet.

Det må være berettiget å stille spørsmålet om hvorvidt fordelene for Gassled ved å slippe å lokalisere den forurensende skiperen er store nok til å veie opp for de urimelige konsekvenser som kan oppstå som følge av ansvarsreguleringen i bestemmelsen. Bestemmelsen oppfordrer riktignok selv skiperne til å inngå avtaler med hverandre om alternative fordelingsnøkler. Dersom alle skiperne er enige i en slik avtale, følger det av

¹²⁹ Ordlyden i forslaget var i stor grad identisk med nåværende art. 4.5, men med tillegget om: "...unless the Shipper can demonstrate that its Gas is not the source of the Off-spec Gas."

¹³⁰ Se Trygve Bergsåker, "Lærebok i pengekravsrett" s. 111.

bestemmelsen at Gassco er bundet av dette. Når skiperne i mange tilfeller er tvunget til å levere i blandede strømmer, vil det kanskje være så som så med villigheten til å inngå slike avtaler blant enkelte skipere.

Skiperen som blir pålagt ansvar uten selv å ha årsak for off-spec leveringen er allikevel ikke helt ubeskyttet i avtalen. Det følger jo som nevnt direkte av art. 4.5, 1. punktum at skiperen kan gjøre krav gjeldende direkte overfor skadevoldende skiper, for det direkte tap denne er påført. I denne sammenheng fungerer bestemmelsen som en regress-hjemmel for den skadelidte skiper. Dersom denne kan påvise at en annen skiper er ansvarlig for off-spec gassen, kan det kreves regress for det oppståtte tap. I mangel av andre holdepunkter må kravet til bevis være tilsvarende det som ellers gjelder i sivile saker, nemlig krav til sannsynlighetsovervekt. En slik tolkning av bestemmelsen veier i vesentlig grad opp for de urimeligheter som ellers kan følge av pro rata-ansvaret. Ulempen for den skadelidte skiper vil i så fall kun være at denne blir stående overfor en inndrivelse av et for så vidt usikret pengekrav.

4.6.1.6 Nærmere om kravet til årsakssammenheng

Det som skal drøftes i dette avsnittet er om det har noen rettslig betydning, og i så fall hvilken, at kravet til årsakssammenheng er forskjellig i henholdsvis hovedregelen, jf. art. 10.2 og unntaket, jf. art. 4.5.

For at en skiper skal kunne bli holdt ansvarlig etter art. 4.5, er det et vilkår at det tapet som oppstår er ”forårsaket av eller resultat av”¹³¹ off-spec levering. I mange tilfeller vil det være enkelt å avgjøre om vilkåret er oppfylt. Et praktisk eksempel er der én av skiperne leverer off-spec i en blandet strøm, slik at øvrige skipere mottar off-spec gass ved releveringen. Det kan imidlertid ikke utelukkes at det kan tenkes situasjoner der det kan være mer tvil om kravet er oppfylt. Et eksempel kan være at det riktignok er levert off-spec, men at selve årsaken til at skaden oppstår hovedsakelig skyldes andre forhold. Det er Gassled som har bevisbyrden for at kravet til årsakssammenheng er oppfylt.

¹³¹ ”caused by or resulting from”.

Spørsmålet om hvilket krav til årsakssammenheng som kreves etter art. 4.5 blir interessant dersom man sammenlikner med tilsvarende krav for Gassleds ansvar etter art. 10.2. Ordlyden er her som nevnt:

”arising out of or in connection with...”

Det kan være grunn til å repetere det Bull sier om kravet i sin gjennomgang av fabrikkasjonskontraktene:

”Det er altså ikke meningen å stille krav om årsakssammenheng i vanlig forstand – det er nok at det foreligger en naturlig og rimelig sammenheng mellom skade eller tap og gjennomføringen av kontraktsforholdet.”¹³²

En sammenlikning av art. 4.5 og 10.2 viser altså en markert forskjell i kravet til årsakstilknytning, hvor art. 4.5 fremstår som vesentlig strengere.

Den rettslige betydningen av dette må bli at avtalen ikke nødvendigvis pålegger skiperen ansvar for ethvert tap på Gassleds eiendom der denne har levert off-spec gass. På tross av slik levering, kan det være at kravet i art. 4.5 om ”caused by or resulting from” ikke er oppfylt, men at kravet i art. 10.2 om ”arising out of or in connection with” derimot er det. I slike tilfeller er Gassled selv ansvarlig for tap og skade på egen eiendom, jf. art. 10.2 litra b.

Dette er nokså teoretisk, og slike situasjoner er kanskje ikke særlig praktisk å tenke seg. Ett tilfelle er allikevel ikke helt fjerntliggende. Vi tenker oss at en skiper leverer off-spec gass. Det oppstår en skade på rørsystemet, men skaden skyldes hovedsakelig at det foreligger skyld på Gassleds side. Riktignok ville skaden ikke oppstått hvis off-spec gass ikke var levert, men dersom hovedårsaken er skyld hos Gassled, er det ikke like naturlig å si at skaden er *forårsaket av eller resultat av* off-spec gass, slik ordlyden i art. 4.5 krever. At det må tas hensyn til skadelidtes atferd i vurderingen av om tilstrekkelig årsakssammenheng foreligger er heller ikke ukjent i erstatningsretten ellers.¹³³

¹³² Se Bull s. 385, og over pkt. 4.5.3.2.

¹³³ Se Lødrup, ”Lærebok i erstatningsrett” s. 306, og Rt. 1957 s. 1011.

En annen situasjon man kanskje kunne tenke seg, er casus mixtus-situasjoner. Dersom skiperen leverer off-spec, men skaden oppstår, eller skadeomfanget blir vesentlig større, som følge av en tilfeldig begivenhet, er vi trolig utenfor ordlyden i art. 4.5 hva gjelder årsakssammenheng. Kravet etter art. 10.2 må allikevel anses oppfylt, da skaden fortsatt oppstår i forbindelse med transportavtalen.

Å tolke kravet til årsakssammenheng i art. 4.5 strengt vil også avbøte noe for de tildels urimelige resultater ansvarsreglene i avtalen ellers legger opp til.

4.6.2 Ansvaret for skader som følge av gasslekkasje

4.6.2.1 Innledning

Art. 10.4 omhandler tilfellet at gass lekker ut, og at denne påfører utgifter eller skader i form av miljøforurensning, eksplosjon, brann og lignende. Det fremgår av ordlyden at bestemmelsen er ment å gjøre unntak fra hovedreglene i art. 10.2 og 10.3. For skade eller tap i partenes egen risikosone, er det følgelig art. 10.4 som skal anvendes dersom skadene skyldes gasslekkasje. Bestemmelsen regulerer imidlertid også ansvarsfordelingen av visse skader eller utgifter i tredjemannssonen. At skader som følge av gasslekkasje kan ramme utenforstående tredjemenn er klart. I denne sammenheng statuerer bestemmelsen nye regler, og er altså intet unntak i forhold til art. 10.2 og 10.3. Art. 10.4 er inndelt i tre ledd hvor første ledd fremstår som hovedregelen og de øvrige som unntak. Reglene er tema i det følgende.

4.6.2.2 Hovedregelen om skipernes felles ansvar

Første ledd må anses som hovedregelen i art. 10.4. Etter denne pålegges skiperne et delt ansvar seg imellom for utgifter eller skader gasslekkasjen forårsaker, uavhengig om lekkasjen skyldes forhold på Gassleds eller skipernes side. Det følger av bestemmelsen at utgiftene skal fordeles mellom skiperne i det relevante området, etter reglene i art. 10.7,¹³⁴ altså i forhold til den enkelte skipers reserverte exit-rettigheter. Ordlyden, og sammenhengen særlig med tredje ledd, tilsier at skiperne her er ansvarlige på objektivt grunnlag. Selv der skadene skyldes uaktsomhet på Gassleds side er skiperne ansvarlige. Selv om dette er strengt overfor skiperne, er ordlyden nokså klar. Første ledd reiser

¹³⁴ Se under pkt. 4.7.4.

følgelig få rettslige problemer. Det er imidlertid grunn til å se noe nærmere på unntakene fra skipernes delte ansvar, oppstilt i andre og tredje ledd.

4.6.2.3 Unntak der en skiper kan identifiseres.

Art. 10.4 annet ledd gjelder tilfellet der skadene er forårsaket av én enkelt skiper, altså der man klarer å identifisere skadevolderen. I et slikt tilfelle er det denne alene som må bære ansvaret. At øvrige skipere ikke skal blandes inn her synes nokså rimelig. Bestemmelsen er allikevel spesiell sett i lys av enkelte av avtalens øvrige bestemmelser. Vi har eksempelvis sett at art. 4.5 om pro rata-ansvar gjelder absolutt, uavhengig om det er nokså klart at én enkelt skiper i den blandede strømmen er skadevolder. Tilsvarende fremgår av art. 10.7. Gassled behøver etter disse bestemmelsene ikke identifisere skadevolderen på tross av at dette kan gjøres uten særlige anstrengelser, men kan holde seg til skiperne samlet. Hvorfor art. 10.4 (2) er gjennomført på en annen måte må anses å være et noe åpent spørsmål. Bestemmelsen motvirker allikevel noe av den store avhengigheten mellom skiperne, som kontrakten for øvrig legger opp til.

Etter annet ledd synes imidlertid denne avhengigheten ikke å være glemt. Dette følger av den videre ordlyden i bestemmelsen. Det er naturlig å ta opp spørsmålet om hva som egentlig reguleres videre i annet ledd. På tross av at skiperen kan holdes ansvarlig, fremgår det at øvrige skipere skal holde Gassled skadesløs for eventuelle utgifter og skader. Hva er sammenhengen her?

Ordlyden kan ikke anses helt klar i dette tilfellet, men ett tolkningsalternativ er nærliggende. Skadene og utgiftene som kan tenkes oppstå i art. 10.4 må antas å kunne bli enorme. Miljøskader og lignende må kunne tenkes å påføre en skadevoldende skiper meget omfattende kostnader. Dersom denne skiperen ikke klarer å bære disse kostnadene, oppstår spørsmålet om hvem av Gassled eller de øvrige skiperne som skal bære risikoen for dette. Bestemmelsen legger opp til at dersom den i utgangspunktet ansvarlige skiperen ikke klarer å erstatte tapet, godtar øvrige skipere å måtte holde Gassled skadesløs. Risikoavveiningen har følgelig slått ut i skipernes disfavør.

Bestemmelsen har karakter av en garantibestemmelse. Gassled må først søke tapet dekket av skadevoldende skiper, men kan holde seg til de øvrige skiperne samlet dersom denne skiperen ikke betaler.¹³⁵

Annet ledd gjelder direkte kun det tilfellet at én skadevoldende skiper kan identifiseres. Et annet spørsmål er hva som blir resultatet dersom eksempelvis to skipere sammen er ansvarlige. Tilfellet er kanskje ikke helt praktisk, men heller ikke utenkelig. Sterke reelle hensyn taler for at regelen her blir den samme, nemlig at disse to skiperne holdes ansvarlige. Det synes lite rimelig om man i et slikt tilfelle skulle måtte benytte første ledd om delt ansvar mellom alle skiperne i området.

På tross av ordlyden må konklusjonen åpenbart være at annet ledd i et slikt tilfelle kommer til anvendelse.

Et siste spørsmål er hvilket krav til ansvarsgrunnlag som oppstilles i annet ledd. Ordlyden sier at de skadelige tilfellene må være "caused" av skiperen. Dette må imidlertid forstås som en henvisning til kravet til årsakssammenheng, og ikke en regulering av ansvarsgrunnlaget. Ordlyden og sammenhengen med skyldunntaket i tredje ledd tilsier allikevel at skiperen her er ansvarlig på objektivt grunnlag. Det er vanskelig å se gode grunner for å oppstille et annet ansvarsgrunnlag kun fordi man kan identifisere den ansvarlige skiperen.

4.6.2.4 Gassleds ansvar etter bestemmelsen

Gassleds ansvar etter bestemmelsen følger av tredje ledd. Vilkåret er at det er utvist grov skyld hos ledende personell hos Gassled, Gassco eller øvrige medkontrahenter Gassled svarer for. Foreligger ikke grov uaktsomhet eller forsett hos ledende personell på Gassleds side, må regelen finnes i første ledd om delt ansvar skiperne imellom. Skiperne påføres med andre ord ansvaret også der det foreligger alminnelig uaktsomhet på Gassleds side, som fører til slike skader som bestemmelsen henviser til. Som nevnt er det ikke ledende personell som normalt forestår den daglige driften vedrørende gass-transporten og unntaket vil derfor ha meget begrenset betydning for skiperne. Å påvise grov skyld hos ledende personell skal i tillegg mye til. Samlet betyr dette at ansvaret for

¹³⁵ For nærmere om garantiansvar, se Bergsåker s. 120 flg.

skader som følge av gasslekkasje så å si alltid vil påligge skiperne, enten enkeltvis eller samlet.

4.6.2.5 Avsluttende bemerkninger

Bestemmelsene i art. 10.4 innebærer som nevnt unntak fra reglene i art. 10.2 og 10.3, samtidig som det også kan utledes egne selvstendige regler. Bestemmelsen vil stå på egne ben for alle tap og skader som ikke omfattes av risikozonene i art. 10.2 og 10.3. Et eksempel på det siste kan være miljøskader som følge av forurensning eller skade på personer, som ikke omfattes av art. 10.2 litra a. Som nevnt over er ansvaret her også i stor grad pålagt skiperen.

Denne sondringen mellom skade som skyldes gasslekkasje og annen skade kan medføre bevis tekniske vanskeligheter av stor betydning for partene. Påføres eksempelvis rørsystemet skade, er dette som utgangspunkt Gassleds ansvar etter art. 10.2 litra b. Klarer derimot Gassled å bevise at skaden skyldes lekkasje, vil ansvaret bli kanalisert til skiperne gjennom art. 10.4 (1 og 2). Det er Gassled som i et slikt tilfelle må ha bevisbyrden for at skadene virkelig skyldes en lekkasje.

Avslutningsvis må det konkluderes med at reglene i art. 10.4 medfører et nokså stort innhugg i hovedreglene om knock-for-knock-prinsippet i art. 10.2 og 10.3, og fremstår som en klar risikofordeling i skipers disfavør.

4.7 Avtalens alminnelige ansvarsgrunnlag

4.7.1 Innledning

Vi har hittil sett at transportavtalen på den ene siden oppstiller betydelige ansvarsfraskrivelser for tap og skade mellom partene. Dette var reglene om knock-for-knock, jf. art. 10.2 og 10.3. Det oppstilles imidlertid også positivt angitte ansvarsregler, art. 4.5 og art. 10.4, som begge legger et omfattende ansvar på skiperne. En slik positiv avgrensning av ansvaret som avtalen etter dette oppstiller kan vanskelig få med seg alle eventuelle tap og skader som kan tenkes oppstå i kontraktsforholdet. Spørsmålet som skal drøftes nærmere her er hvilke regler som gjelder for nettopp slike tap og skader som ikke ellers er regulert i kontrakten. I så henseende blir spørsmålet egentlig et spørsmål om å finne avtalens alminnelige ansvarsgrunnlag.

4.7.2 Introduksjon av art. 10.7

Avtalen oppstiller selv en regel for hva som skal gjelde i de tilfeller der kontrakten ellers ikke regulerer ansvaret for utgifter, tap eller skade mellom partene. I motsetning til avtalens øvrige erstatningsregler oppstiller art. 10.7 her en negativ avgrensning av ansvaret. Bestemmelsens første punktum lyder:

”Notwithstanding Articles 10.2 and 10.3, the liability for expenses, losses and/or damages for which neither an individual shipper nor GasLed can be held liable according to the Transportation Agreement, shall be shared between the shippers.”

En første observasjon det er grunn til å kommentere, er at bestemmelsen inneholder en logisk brist. Slik ordlyden fremstår, blir regelen selvmotsigende og uten mening. Bestemmelsen synes på den ene siden å oppstille et unntak fra art. 10.2 og 10.3, jf. ”Notwithstanding”. Oversatt til norsk innleder altså regelen med ”til tross for art. 10.2 og 10.3”. Ved å sammenlikne med resten av bestemmelsen ser vi på den annen side at dette ikke er noe unntak. Regelens anvendelsesområde er jo nettopp for de tilfeller hvor verken en individuell skiper eller Gassled kan holdes ansvarlig etter kontraktens øvrige regler, altså nettopp der vi ikke er innenfor eksempelvis art. 10.2 og 10.3. Dersom henvisningen til art. 10.2 og 10.3 skal være med, må bestemmelsen for å gi mening innlede med ordene ”subject to”. Dette forutsettes i den videre drøftelse.

Bestemmelsen er videre meget streng for skiperne, ved at ansvaret for ethvert tap, skade eller utgift, som ikke er pålagt noen av partene ellers i avtalen skal bæres av skiperne på objektivt grunnlag. Den har altså karakter av å være en slags sekkebestemmelse, hvor alle udefinerbare tap og utgifter fanges opp. Det kan innvendes at bestemmelsens virkeområde ikke blir så veldig stort med tanke på det omfattende anvendelsesområdet de øvrige bestemmelsene samlet utgjør. Det er imidlertid klart at bestemmelsen nødvendig vil representere en betydelig risikofaktor for skiperne.

Regelen i art. 10.7 avviker fundamentalt med ansvarsreglene som ellers gjelder på transportrettens område. Det er et generelt trekk i transportretten at transportøren pålegges i det alt vesentlige av risiko og ansvar under transporten. Det vanligste er her som vi har sett et objektivt ansvar for transportøren, mens det på enkelte områder

oppstilles ansvar på culpa-grunnlag.¹³⁶ Art. 10.7 inntar her stikk motsatt løsning gjennom oppstillingen av et rent objektivt ansvar for *skiperne*, for de ikke-regulerte tilfellene. Ordlyden synes klar, og det kan vanskelig utledes noe annet resultat av bestemmelsen.

Bestemmelsens merkelige karakter gjør det noe unaturlig å kalle dette et alminnelig ansvarsgrunnlag. Kontraktsrettslig synes det imidlertid vanskelig å se bestemmelsen fra en annen synsvinkel.

På tross av at resultatet ikke er opplagt, virker det etter dette mest naturlig å konkludere med at bestemmelsen oppstiller et alminnelig ansvarsgrunnlag med et rent objektivt ansvar for skiperne.

4.7.3 Nærmere om rekkevidden av art. 10.7

Art. 10.7 lar altså skiperne bære ansvaret for de ikke-regulerte tilfellene i kontrakten. Det oppstår imidlertid et spørsmål om rekkevidden av bestemmelsen. Spørsmålet gjør seg gjeldende som følge av at art. 10.7 vanskelig kan sies å oppstille et entydig krav til årsakssammenheng. I hvilken grad må tapet ha oppstått i forbindelse med en kontrakt, eller hvilket krav til årsakssammenheng oppstilles egentlig i art. 10.7?

Løsningen må søkes i en tolkning av bestemmelsen.

Ordlyden i art. 10.7 refererer seg til "*according to the Transportation Agreement*", og kan tilsynelatende se ut som et krav til årsakssammenheng. Utgiftene, tapene eller skadene må etter dette oppstå i en eller annen forbindelse med transportavtalen. Sett i sammenheng med resten av første punktum, fremgår det imidlertid at dette neppe har vært meningen. Uttrykket fremgår her kun som et ledd i beskrivelsen av at det er de tap som transportavtalen ellers ikke regulerer skiperne skal bære et felles ansvar for. Ordlyden kan etter dette ikke sies å oppstille noe krav til årsakssammenheng. Spørsmålet i det videre er følgelig om det er grunn til å innfortolke et slikt krav.

På tross av ordlyden finnes det gode grunner som taler for å oppstille et krav til årsakssammenheng i art. 10.7.

¹³⁶ Se over pkt. 4.1.

Helt generelt må det anses som mindre trolig at det har vært meningen å oppstille et helt generelt ansvar for skiperne her, helt løsrevet av hvem som rammes, og i hvilken forbindelse eventuelt tap oppstår. Det kan ikke være utenkelig at regelen eksempelvis har vært ment kun å ramme mer anonyme feil, altså feil ingen vet hvordan er oppstått. Som vi har sett, og skal se, virker ordlyden i så fall mindre heldig.

Det synes vanskelig på et mer overordnet plan å trekke opp anvendelsesområdet for bestemmelsen. Den videre drøftelse vil derfor konsentrere seg om to eksempler som eventuelt kan tenkes å falle innunder art. 10.7. Det første er en tilfeldig skade på røret og det andre forskjellige typer av tredjemannskrav.

Det første eksempel vi tenker oss er altså at det oppstår en tilfeldig skade på Gassled, eksempelvis på grunn av et undersjøisk jordskjelv. Dette er en skade med en påfølgende utgift, helt løsrevet den enkelte transportavtale skiperne har med Gassled. Etter art. 10.2 litra b har Gassled ansvaret for skade på egen "property". Selve røret er trolig det beste eksempelet som må anses å omfattes av dette uttrykket. Allikevel følger det av kravet til årsakssammenheng at Gassled ikke vil ha ansvar for slike skader etter bestemmelsen. Riktignok har vi sett at årsakskravet i art. 10.2 og 10.3 er et meget vidtgående krav, men en slik tilfeldig begivenhet som her må uansett sies å falle utenfor. Det foreligger her ingen "naturlig og rimelig sammenheng mellom skade eller tap og gjennomføringen av kontraktsforholdet."¹³⁷

Uten en særlig bestemmelse må utgangspunktet generelt i et kontraktsforhold være at risikoen for tilfeldige tap og skader påligger den part som rammes. Dette utgangspunktet er følgelig tilsvarende det resultat knock-for-knock-reglene fører til. Spørsmålet er da hvorvidt art. 10.7 er en slik særlig bestemmelse i dette tilfellet, med den følge at ansvaret forskyves over på skiperne.

Et klart motargument må her være at regelen i et slikt tilfelle får altfor vidtgående følger i skiperens disfavør. Skiperen har videre ingen mulighet til å gardere seg mot slike tilfeldige skader på transportøren. Gassled vil derimot ha noe større muligheter her,

¹³⁷ Se Bull s. 385 og over pkt. 4.5.3.2.

både til å forebygge og til å begrense allerede inntrådt skade. Skiperne vil videre heller ikke få noe beskyttelse gjennom reglene om force majeure. Fritak for erstatning etter avtalens art. 11.2 gjelder, som vi skal se, kun der man hindres fra kontraktsoppfyllelse. Etter art. 10.7 blir skiperne her i så fall ansvarlige på *rent* objektivt grunnlag.

At det må innfortolkes et krav til årsakssammenheng kan også sies å følge av art. 1.1, som oppstiller formålet med transportavtalen. Formålet er her å regulere partenes rettigheter og plikter med hensyn til vilkårene for og bruken av transporttjenestene.¹³⁸ Det må kunne hevdes at reguleringen av den tilfeldige skaden på røret faller utenfor dette formålet. Selv uten en slik formålsbestemmelse ville tolkningen fremstå som naturlig. Det må kunne sies å ha formodningen mot seg at bestemmelsen her har ment å regulere dette tilfellet, helt løsrevet partenes øvrige rettigheter og forpliktelser.

Det kan imidlertid også finnes argumenter mot å innfortolke et slikt krav til årsakssammenheng. Art. 10.7 legger opp til et delt ansvar mellom skiperne. Det er følgelig ikke snakk om at den individuelle skiper alene vil kunne få noe ansvar. Bestemmelsen må derfor løftes noe høyere opp enn som en bestemmelse som regulerer en individuell skipers avtale med Gassled. På denne måten kan regelen sies å fremstå som en risikoregel. Hvem av to parter, en samlet skiperflokk eller Gassled, skal ha risikoen for tilfeldige begivenheter som rammer Gassled? Sett i en slik sammenheng synes urimelighetene noe mindre. Her er det særlig grunn til å fremheve den lave tariffen skiperne betaler, som trekker i retning av at Gassled sitter igjen med en lavere del av risikoen. I samme retning trekker det faktum at rørsystemet er en nødvendig forutsetning for at skiperens gass skal ha noen økonomisk verdi. Dette kan tilsi at skiperne er med å betale dersom røret skulle påføres en tilfeldig skade.

Det finnes også indikasjoner i bestemmelsen som tilsier at skiperne skal ha ansvaret i dette tilfellet. Det fremgår at dersom det oppstår et tap i en individuell kontrakt, som ikke løses i avtalen, skal skiperne bære dette felles. Øvrige skipere vil her altså kunne måtte bære et tap i forhold til en kontrakt disse ikke har noen forbindelse til. For disse skiperne er det følgelig likegyldig om skaden skjer i en annen skipers kontrakt, eller helt

¹³⁸ ”The objective of these Terms and Conditions is to regulate the rights and obligations of the Parties with regard to the provision and use of the Transportation Services.”

løsrevet enhver kontrakt, altså en tilfeldig begivenhet som her. Dette kan sies å trekke i retning av at skiperne også er ment å dekke de tilfeldige tap som oppstår, uten årsakssammenheng med de individuelle kontrakter.

På tross av ordlyden i art. 10.7, må det synes å gå utenfor det avtalen er ment å regulere dersom skiperne i dette tilfellet ble ansvarlige. Det må anses å foreligge tungtveiende hensyn i favør av å innfortolke et krav om at den eventuelle utgiften, tapet eller skaden, må oppstå i en mer eller mindre sterk sammenheng med partenes oppfyllelse av transportkontrakten. Konklusjonen blir etter dette at Gassled har risikoen i dette tilfellet.¹³⁹

Det andre eksemplet som skal vurderes er der en tredjemann lider et tap som følge av gasstransportvirksomheten. Kan skiperne sies å ha et felles ansvar for alle slike krav under henvisning til art. 10.7?

Også her kan det være grunn til å oppstille et utgangspunkt, nemlig at dersom ingen annen bestemmelse sier noe annet, må hovedregelen være at ansvaret for tredjemanns-krav påligger den som er årsak til skaden. Spørsmålet er da også her hvorvidt art. 10.7 er en slik annen bestemmelse som gir grunn til å fravike utgangspunktet. Dette er i mindre grad enn over et spørsmål om årsakssammenheng da krav her kan tenkes oppstå i forbindelse med partenes rettigheter og plikter. Formålet i art. 1.1 vil således kunne være ivaretatt. I større grad er det her et spørsmål om bestemmelsens rekkevidde etter en mer helhetlig tolkning.

Vi har sett at ordlyden lar det avgjørende være hvorvidt avtalens øvrige regler regulerer forholdet. Hvis ikke, skal ansvaret pålegges skiperne. Som nevnt oppstiller kontrakten ingen generell regel for ansvarsfordelingen mellom partene i den såkalte tredjemannssonen. Vi så at dette skilte transportavtalen fra øvrige avtaler der knock-for-knock-regler vanligvis benyttes. Den eneste bestemmelsen som direkte kan sies å omfatte

¹³⁹ Dette er altså det samme resultatet som ville fulgt av knock-for-knock-reglene, jf. art. 10.2 litra b. En omvendt konklusjon, hvorved skiperne ble ansett ansvarlige etter art. 10.7, ville fremstått som et betenkelig resultat og et tungtveiende moment for å strekke årsakskravet i art. 10.2 til også å omfatte dette tilfellet.

tredjemannskrav, er art. 10.4 om gasslekkasje. En begrunnelse for dette kan være at man har ansett skader på tredjemann utover 10.4-tilfellene for nokså upraktiske når det gjelder gasstransport. Det kan imidlertid ikke utelukkes at art. 10.7 nettopp er ment å være en slik tredjemannsbestemmelse. Også et slikt resultat vil medføre en betydelig usikkerhet og potensiell omfattende risiko på skiperne, og heller ikke her vil skiperne nyte godt av noen force majeure-beskyttelse.

I vurderingen av hvorvidt tredjemannskrav rammes av art. 10.7 vil mange av de samme argumentene som over være sentrale. I den sammenheng kan det være grunn til å nevne skipernes lave tariff og at bestemmelsen er en risikoregel mellom skiperne samlet og Gassled, hvor resultatet har slått ut i skipernes disfavør.

Det synes vanskeligere å fravike ordlyden i dette tilfellet. Årsaken til at dette forholder seg annerledes enn for de tilfeldige skadene over, er nettopp at eventuelle tredjemannskrav gjerne vil oppstå i forbindelse med oppfyllelse av kontrakt. Det vil derfor normalt ikke oppstå noen særlig konflikt med et krav til årsakssammenheng. I tillegg er det vanskelig å se at omfattende tredjemannskrav utover art. 10.4-tilfellene vil være særlig praktisk. Risikoen skiperne pålegges blir derfor ikke særlig omfattende.

Konklusjonen må bli at art. 10.7 lar skiperne være ansvarlige for eventuelle tredjemannskrav som måtte oppstå i forbindelse med partenes oppfylling av transportavtalen.

4.7.4 Hvordan skal ansvaret etter art. 10.7 fordeles mellom skiperne?

Den interne ansvarsfordelingen skiperne imellom fremgår av art. 10.7, 2.pkt. Skiperne skal her anses ansvarlig pro rata i forhold til deres andel av

”total Booked Exit Capacity in Area A, Area B or Area D or the Booked Processing Capacity in Area C, depending on in which Area the liability is related to”.

Skjer eksempelvis en eller annen skade i sone D, blir ansvaret følgelig kun fordelt mellom skipere som har booket kapasitet i dette området. Art. 10.7 er følgelig med å forsterke avhengigheten skiperne imellom. Heller ikke her foretas noe skille for de tilfeller at skade eller tap kan søkes tilbake til en eller flere identifiserbare skipere.

Bestemmelsen legger altså i likhet med art. 4.5 opp til et etteroppgjør skiperne imellom. Dette er en hensiktsmessig løsning for transportøren.

4.7.5 Oppsummerende betraktninger

Bestemmelsen i art. 10.7 om skipernes delte ansvar er merkelig utformet. Det synes videre vanskelig å sette bestemmelsen inn i en kontraktrettslig ramme. Slik ordlyden er utformet har den som drøftelsen over viser, karakter av å være et alminnelig ansvarsgrunnlag. Løsningen er imidlertid ikke opplagt. Når konklusjonen er blitt slik, er dette fordi det synes vanskelig å se alternative tolkningsalternativer.

Som en mer generell betraktning kan det sies å virke fornuftig å underlegge avtalens øvrige ansvarsbestemmelser en utvidende tolkning, for tilfeller som ligger nært opptil bestemmelsenes hovedsakelige virkeområde. På denne måten begrenses samtidig rekkevidden av anvendelsesområdet for art. 10.7.

Et eksempel til belysning kan være der en skiper av en eller annen grunn ikke oppfyller sin forpliktelse til å avta egen gass i exit point. Avtalen oppstiller som vi har sett regler om skipers avvisning i art. 4.7, men bestemmelsen regulerer ikke dette tilfellet, altså der gassen er *on spec*. Slik art 10.7 er utformet, følger det av bestemmelsen at eventuelle disponeringskostnader i et slikt tilfelle skal bæres av skiperne i fellesskap. Her står vi jo nettopp overfor et tilfelle som ikke er regulert i avtalen, og som gjør at art. 10.7 skal anvendes. Et slikt resultat, hvorved mislighold fra én skiper fører til utgifter på samtlige skipere i området synes meget uheldig. Alternativt vil man eksempelvis her kunne si at det må følge antitetisk av art. 4.7 andre alternativ, at dersom art. 4.6 *er* oppfylt av Gassled, må skiperen bære ansvaret for de påførte disponeringskostnader. Gjennom en slik utvidende tolkning av anvendelsesområdet for art. 4.7, avskjæres det uheldige resultatet art. 10.7 vil gi. Et slikt tolkningsalternativ gjør videre risiko- og kostnadsfordelingen langt mer fornuftig enn det art. 10.7 ellers legger opp til.¹⁴⁰

¹⁴⁰ Alternativet ville måtte være å *utfylle* avtalen på dette punktet.

5 FORCE MAJEURE

5.1 Innledning

På tross av at en part ikke har oppfylt sine forpliktelser etter avtalen, er det ikke alltid motparten gis en rett til verken å kreve oppfyllelse eller erstatning. Dette skyldes at enkelte hindringer for oppfyllelse er av en slik art og omfang at både den kontraktsrettslige lovgivningen og ellers mange kontrakter, har funnet grunn til å beskytte en eventuell misligholder mot slike krav. Vi snakker i slike tilfeller om force majeure.

Litteraturen om emnet er meget omfattende, og tradisjonelt har det her vært siktet til utenfrakommende, ekstraordinære og for partene upåregnelige begivenheter.¹⁴¹ Poenget med disse begivenhetene er at de må påvirke mulighetene for oppfyllelse i negativ retning. Selv om beskrivelsen i mange tilfeller kan sies å være nokså allmenngyldig, er den nærmere reguleringen ofte ulikt gjennomført i de enkelte avtalene. Heller ikke rettsvirkningene av inntrådt force majeure kan sies entydig å være fastsatt. Dette kommer både av rene tilfeldigheter, men også av interne forskjeller mellom de ulike kontraktsforhold. En klarlegging av transportavtalens force majeure-regler blir med andre ord nødvendig.

Avtalens vilkår for hva som skal til for at en part skal kunne påberope seg force majeure, finnes i to forskjellige bestemmelser, dels i force majeure-definisjonen, jf. art. 11.1 og dels i art. 11.2 som omhandler følgene av inntrådt force majeure. Bestemmelsene må følgelig sammenholdes.

En forskjell fra mange andre force majeure-definisjoner er at verken art. 11.1 eller art. 11.2 oppstiller eksempler på hva som er å regne som force majeure. Dette har kanskje liten direkte materiell betydning. Slike eksempler vil imidlertid kunne være nyttige sammenlikningsgrunnlag i vurderingen av det enkelte vilkårs rekkevidde. Utelatelsen bidrar til at tolkningen av de enkelte vilkår blir mer skjønnsmessig enn om eksemplene var tatt med.¹⁴²

¹⁴¹ Se Hagstrøm/Aarbakke s. 266.

¹⁴² Dette vil særlig gjelde fastleggelsen av kontrollsfæren, jf. pkt. 5.2.2 under.

Art. 11.1 gir følgende definisjon av hva som menes med force majeure i avtalen:

”Force majeure shall mean any event beyond GasLeds’s and the Operator’s control to the Transportation System or any event beyond the Shipper’s control to the Shipper’s Facilities that the Operator or the Shipper, as the case may be, could not reasonably be expected to have taken into account at the time when the relevant Booking (s) was made.”

En hensiktsmessig inndeling av reglene synes å være en oppstilling av fire hovedproblemstillinger:¹⁴³

- 1) Hvilke hendelser anerkjennes som force majeure i avtalen?
- 2) Hvordan må denne hendelsen ha påvirket oppfyllelsesmulighetene?
- 3) Om, og i så fall i hvilken grad skal det tas hensyn til at begivenheten kunne vært tatt i betraktning?
- 4) Hvilke virkninger har en eventuell force majeure-hendelse for partenes opprinnelige rettigheter og plikter etter avtalen?

Vi har sett at transportkontrakten oppstiller en rekke til dels ulike forpliktelser på partene. Hva slags forpliktelser man står overfor vil kunne ha vesentlig betydning for rekkevidden av force majeure. Det vil imidlertid sprengte rammene for denne avhandlingen om den skulle ta for seg alle tilfeller der det kan være aktuelt å påberope seg force majeure. I tråd med temaet for oppgaven vil resten av kap. 6 vurderes særlig med partenes kvalitetsforpliktelser for øyet.

I pkt. 5.2 vil vilkårene for at force majeure foreligger drøftes på et generelt plan (spørsmål 1-3). I pkt. 5.3 vurderes virkningene av force majeure, særlig i forhold til partenes kvalitetsforpliktelser (spørsmål 4), mens pkt. 5.4 knytter noen bemerkninger til når force majeure-reglene i avtalen vil kunne tenkes å få anvendelse.

¹⁴³ De tre første er hentet fra Hagstrøm/Aarbakke, s. 266.

5.2 Vilkår for at det foreligger en force majeure-situasjon

5.2.1 Kravet til "hendelse"

5.2.1.1 Er kravet til "hendelse" et eget vilkår?

Av bestemmelsen fremgår for det første et vilkår om en *hendelse* utenfor partenes kontroll. Et spørsmål som oppstår er hvorvidt kravet er å anse som et eget vilkår, på den måten at det kan tenkes begivenheter som *ikke* kan anses som *hendelser* i bestemmelsens forstand. De begivenheter man gjerne stiller spørsmål ved, er de som utvikler seg over noe tid.

En tolkning av ordlyden kan ikke sies å gi noe absolutt svar på om kravet til hendelse er et selvstendig vilkår. Det synes allikevel best i overensstemmelse med ordlyden å kreve en relativt tydelig avgrensning i tid. Dette underbygges videre av definisjonen av "event" oppstilt i "Longman Webster English College Dictionary". Definisjonen lyder:

"a qualitative or quantitative change or complex of changes located in a restricted portion of time and space."

Ordlyden må etter dette sies å trekke i retning av et krav om en forholdsvis avgrenset begivenhet. Dette må naturlig tillegges vekt.

Litteraturen rundt begrepet kan sies å sprike noe. Kaasen skriver:

"I prinsippet omfattes enhver hendelse. (...) Det er neppe noe selvstendig vilkår at hendelsen har noe brått over seg."¹⁴⁴

Mestad skriver imidlertid:

"Bruk av omgrepet hending peikar vel på at det må vere noko som kjem etter måten brått, ei sakte utvekling av eit saksforhold fell utanfor."¹⁴⁵

¹⁴⁴ Se Kaasen, Knut "Kommentar til NF 92" s. 629.

¹⁴⁵ Se Mestad, Ola "Om force majeure og risikofordeling i kontrakt" s. 260.

I favør av et prinsipielt standpunkt om at alle begivenheter omfattes av ”hendelse”, må det videre sies at resultatet fremstår som en rettsteknisk enkel regel. Det må kunne legges til grunn at man ved en annen regel, vil kunne bli stående overfor vanskelige grensetilfeller. Hvor brått må i så fall hendelsen inntre før vilkåret kan anses oppfylt? Ved å legge til grunn at også begivenheter over tid omfattes, slipper man å ta stilling til en slik vurdering i det konkrete tilfellet. Synspunktet kan tillegges noe vekt, men har neppe avgjørende betydning.

De øvrige vilkårene i force majeure-definisjonen taler for å oppstille et krav til en viss avgrensning i tid. Dette kan imidlertid ikke være relevant i forhold til den individuelle tolkningen av begrepet ”event”. De øvrige vilkårene vil allikevel medføre at konklusjonen i det alt vesentlige er av akademisk interesse, da begivenheter utviklet over tid sjelden vil omfattes av disse vilkårene. Eksempelvis vil partene i større grad ha muligheter til å overvinne eller avverge følgene av slike begivenheter.

Konklusjonen blir etter dette at kravet til ”event” i art. 11.1 er å anse som et eget vilkår. Begivenheten må etter dette ha en viss avgrensning i tid for å kunne være en relevant force majeure-hendelse.

Spørsmålet om kravet til ”event” er et eget vilkår vil kunne bli satt på spissen også i en annen retning. Dette gjelder særlig hvorvidt uttrykket kan sies å ramme *unnlatelse*. Uten å gå inn i en utførlig drøftelse synes det vanskelig, i alle fall etter ordlyden, å karakterisere en unnlatelse som en ”event”. Et minstevilkår som her må kunne kreves, er at det må ha materialisert seg en eller annen fysisk forandring. Dette underbygges av definisjonen av ”event”, oppstilt over. Selv om dette ikke kan anses helt praktisk, kan det tenkes tilfeller der spørsmålet kan bli satt på spissen.

Et slikt tilfelle kommer opp ved spørsmålet om hvorvidt Gassled kan anføre force majeure der en skiper enten ikke leverer on-spec, eller ikke leverer overhodet.¹⁴⁶ Uten å foreta en grundig vurdering av hvordan dette stiller seg i lys av art. 11.1 og 11.2, er det klart at reelle hensyn taler imot å åpne for force majeure her. Dersom Gassled i stedet må snu om og gjøre ansvar gjeldende mot den opprinnelige skadevoldende skiper, blir risiko- og kostnadsfordelingen balansert i forhold til om kostnadene skulle blitt spredd tilfeldig på de skiperne som mottar off-spec levering. Ordlydens krav til ”event” taler også for å legge et tilsvarende tolkningsalternativ til grunn, fordi force majeure-tilfellet her, nettopp må sies å være en *unnlatelse*. Trolig må løsningen bli forskjellig for de to lanserte tilfellene. Det er på den ene side mulig å hevde at off-spec levering her er en unnlatelse av å oppfylle egen kvalitetsforpliktelse. Fordi levering faktisk skjer, det oppstår med andre ord en fysisk forandring, taler gode grunner for ikke å la vilkåret om

¹⁴⁶ Tilsvarende spørsmål kan tenkes å oppstå for en skiper som er avhengig av å blande gass med andre for å klare specen. Spørsmålet blir her om skiperen kan anføre force majeure dersom den andre skiperen enten ikke leverer, eller leverer off-spec.

”event” være noen begrensning her.¹⁴⁷ Annerledes må det trolig være for den unnlatte leveringen. Det er ikke umulig at en slik unnlatelse nettopp må anses å ligge utenfor det force majeure-reglene her har ment å omfatte.

5.2.1.2 Hva må hendelsen ramme?

Bestemmelsen stiller videre opp et noe særegent vilkår gjennom den fysiske avgrensningen som foretas. I forhold til tidligere transportkontrakter og tilsvarende force majeure-reguleringer i gassalgskontraktene må vilkåret sies å representere noe nytt. I følge ordlyden er anvendelsesområdet for bestemmelsen begrenset til kun å gjelde hendelser som rammer infrastrukturen, jf.

”event (...) to the Transportation System/Shipper’s facilities”.

Det nærmere innholdet av ”Transportation System” og ”Shipper’s facilities” fremgår av definisjonene, jf. art. 3.1 (51 og 63). Av disse ser vi at det først og fremst er snakk om de fysiske innretningene til bruk i gassproduksjonen samt transporten.¹⁴⁸ Spørsmålet er hvordan dette skal tolkes. Er anvendelsesområdet for force majeure begrenset i den utstrekning ordlyden legger opp til, eller kan det tenkes andre tolkningsalternativer?

Ordlyden i art. 11.1 taler altså for at hendelser som verken rammer transportsystemet eller skiperens innretninger ikke er å anse som relevante force majeure-hendelser. Det synes klart at vilkåret vil kunne føre til nokså drastiske innsnevring i det alminnelige anvendelsesområdet for force majeure, og det virker noe uklart hvorfor vilkåret er oppstilt i bestemmelsen. Fordi det stort sett er skiperen som vil ha behov for å anvende force majeure, vil innsnevringen av force majeure-definisjonen stort sett ramme denne, og ha mindre betydning for Gassled. Dette skyldes Gassleds meget begrensede risiko i kontrakten.

Det kan imidlertid tenkes flere tolkningsalternativer her. Et alternativ som kan anføres, er at partene kan påberope hendelser på motpartens innretninger, som relevante force

¹⁴⁷ Tilfellet vil derimot kunne rammes av øvrige vilkår i force majeure-definisjonen, særlig vilkåret om forutsigbarhet.

¹⁴⁸ Et unntak følger kanskje av art. 1.3 nr. 51, som har tatt med ”wells” i definisjonen av ”Shipper’s Facilities”. Et spørsmål som kan tenkes oppstå er hvorvidt selve reservoaret omfattes.

majeure-begivenheter. Gassled kan etter en slik tolkning påberope force majeure, dersom det inntreffer en hendelse på en skippers innretning, som hindrer Gassleds oppfyllelse. Et eksempel er dette:

Når rikgass leveres på Kårstø foretas det en prosessering hvorved våtgassen skilles fra tørrgassen. Våtgassen blir lagret i store tanker. Når tankene er fulle har skiperne egne båter som kommer og henter blandingen. Tenker vi oss at et felt er nede på grunn av en force majeure-hendelse, vil tanken ikke fylles, og båtene må bli liggende å vente. Skipere vil her kunne måtte betale erstatning til båtieren, etter regler om overliggetid. Når skiperne deretter retter et krav mot Gassled om erstatning av tapet blir spørsmålet om Gassled kan påberope seg art. 11.1 om force majeure.¹⁴⁹

En slik tolkning åpner følgelig for at Gassled kan kreve force majeure-fritak på bakgrunn av en hendelse som rammer en skippers installasjoner. Tilsvarende må selvfølgelig en skiper kunne gjøre, for hendelser som rammer transportsystemet. På tross av at ordlyden isolert sett ikke avskjærer en slik tolkning, må det kunne innvendes at tolkningsalternativet er dristig. Et argument for løsningen kan allikevel sies å være at den utvider rammene for hendelser som partene kan påberope seg, og avbøter dermed noe på det begrensede virkeområdet bestemmelsen ellers vil gjelde for.

Gode grunner kan imidlertid tale for å gå enda et skritt videre, gjennom ikke å la henvisningen til transportsystemet og skiperens innretninger være et selvstendig vilkår.

Vi kan snu eksempelet over, og tenke oss at det skjer noe med båten, eksempelvis et kraftig uvær, lynnedslag eller liknende, slik at den ikke når frem til avtalt tid. Av den grunn blir tanken full, med den følge at et felt ikke får levert mer gass. Skiperen vil her lide tap, som denne krever å få erstattet av Gassled. Force majeure-hendelsen rammer i dette tilfellet båten, og vi er altså utenfor art. 11.1 hvis tolkningen over legges til grunn. Gode grunner kan imidlertid tale for også å la slike tilfelle omfattes av bestemmelsen.

¹⁴⁹ Eksemplet bygger på at Gassled i utgangspunktet kan holdes ansvarlig i dette tilfellet. Som det har fremgått over, må dette anses tvilsomt.

For det første er ordlyden ikke entydig. Å snakke om en "event (...) to" er verken grammatisk korrekt eller godt engelsk språk. Uttrykkene passer dårlig sammen, og det kan synes som om det mangler et eller annet krav til årsak i bestemmelsen. Det kan argumenteres med at meningen må være at hendelsen må få en eller annen virkning for transportsystemet eller skiperens innretninger.¹⁵⁰ Denne uklarheten må gjøre det mindre betenkelig enn normalt å fravike ordlyden, da det ikke kan sies å være sikkert at den nevnte innskrenkning har vært tilsiktet.

For det annet synes innskrenkningen lite fornuftig. Det er vanskelig å se hensyn som skulle tilsi en slik begrensning av adgangen til å påberope force majeure i transportkontrakten. I mange tilfeller blir jo nettopp virkningen for parten den samme, uavhengig av om hendelsen rammer innenfor eller utenfor spesifikasjonen i bestemmelsen. Dette trekker i retning av å anse det for tilfeldig å avgrense force majeure-definisjonen slik ordlyden legger opp til. Et slikt tolkningsalternativ må i stedet la det avgjørende bli hvor *virkningen* av hendelsen rammer partene. Tolkingsalternativet utvider anvendelsesområdet i art. 11.1 i forhold til den alternative løsningen som en streng ordlydsfortolkning legger opp til.

Formålet bak regler om force majeure synes også å tale i denne retning. Hovedpoenget med slike regler er jo nettopp å beskytte realdebitor fra å oppfylle, når denne i betydelig grad er hindret, på grunn av forhold man selv ikke på noen måte er herre over. Denne beskyttelsen blir derimot tilfeldig, avhengig av hvor hendelsen rammer, dersom tolkningsresultatene over legges til grunn. En slik tilfeldighet virker i dette tilfellet vanskelig å forsvare.

Ved tolkningen av art. 11.1 synes det naturlig å sammenlikne med ordlyden i tidligere transportkontrakter. Som nevnt representerer "vilkåret" her noe nytt. Det er imidlertid lite som skulle tilsi at det her er behov for en vesentlig annen regel enn den som er benyttet i de tidligere kontrakter. Dette kan tale for tolkningen der det avgjørende blir hvor selve *virkningen* av hendelsen rammer partene. Resonnementet kan allikevel snus. Det at man faktisk har endret ordlyden, og inntatt en spesifisering av kravet til hendelsen, kan nettopp indikere at man ønsket en strammere regel i art. 11.1.

¹⁵⁰ En bedre ordlyd ville her eksempelvis være "event (...) occurring to".

Vilkåret må videre anses som nytt i forhold til den kontraktsrettslige lovgivningen. Som nevnt har art. 11.1 fått en ordlyd tett oppunder kontrollansvaret slik vi finner det i kjøpsloven. Noe tilsvarende vilkår er derimot ikke inntatt i kjl. § 27. Det avgjørende er her hvorvidt hendelsen får virkning for selgerens oppfyllelsesmulighet. Hvor hendelsen rammer fysisk vil derimot kunne ha betydning i forbindelse med vilkåret om at hendelsen må ligge utenfor partenes kontroll. Det er imidlertid vanskelig å se dette som noe avgjørende argument i tolkningen av art. 11.1 verken i den ene eller andre retningen.

Hensynet til skiperne kan også trekkes inn som et argument mot å tolke ordlyden som et selvstendig krav. På tross av at art. 11.1 og 11.2 gjelder generelt vil den reelle betydningen av en begrensning i force majeure-definisjonen falle ulikt ut mellom partene. Fordi Gassled i liten grad kan pådra seg ansvar etter avtalen er det klart at enhver innskrenkning av adgangen til å påberope force majeure, i stor grad vil være i skiperens disfavør.

På bakgrunn av den noe uklare ordlyden og fordi det motsatte resultatet synes lite begrunnet, kan det ikke anses avgjørende for adgangen til å påberope force majeure, at hendelsen har rammet transportsystemet eller skiperens innretninger. Det avgjørende må være hvor hendelsen får *virksomheter*.

5.2.2 "Utenfor kontroll"

Viktigere er imidlertid kravet om at hendelsen må ligge *utenfor en parts kontroll*.

Vilkåret om kontroll er ikke ukjent i nyere kontraktsrettslig lovgivning, gjennom oppstillingen av det såkalte kontrollansvaret.¹⁵¹ Man tenker seg her at det rundt partene eksisterer egne "kontrollsfærer". I disse områdene legger man til grunn at partene har herredømme over hva som skjer og ikke skjer.¹⁵² Inntreffer en "event" innenfor en parts kontrollsfære er det følgelig ens eget ansvar. Det overordnede spørsmålet blir her hvordan kontrollsfæren i art. 11.1 skal trekkes.

¹⁵¹ Se eksempelvis kjl. § 27.

¹⁵² Se Jo Hov, "Avtalebrudd og partsskifte" s. 142.

Den juridiske teori har stilt spørsmålet om det er riktig å anvende tilsvarende vurdering ved tolkningen av avtalene på gassektoren, eller hvorvidt andre utgangspunkter for vurderingen skal legges til grunn.¹⁵³

Det alternative utgangspunktet er her å benytte en culpavurdering. Slik ordlyden i art. 11.1 er utformet, må denne med vesentlig tyngde tale for at det er en kontrollsfærevurdering som må legges til grunn. Brautaset drøfter spørsmålet inngående for gassalgskontraktene og faller ned på en kontrollsfærevurdering. Den vesentligste innvendingen er gassalgskontraktenes henvisning til en Reasonable and Prudent Operator-standard, som i stor grad taler for å legge en culpavurdering til grunn.¹⁵⁴ Den nevnte henvisning var også inntatt i flere av de tidligere transportavtaler, men er utelatt i foreliggende avtale. Det virker etter dette uproblematisk å hevde at det her må være en kontrollsfærevurdering som skal legges til grunn. En inngående drøftelse fremstår følgelig som overflødig. Hvorvidt en hendelse faller innenfor eller utenfor en parts kontroll må etter dette vurderes på bakgrunn av en risikobetraktning. Dersom det etter en vurdering må anses mest naturlig at en part bærer risikoen for en bestemt hendelse, vil hendelsen samtidig måtte sies å ligge innenfor partens kontroll.

Fastleggelsen av kontrollsfæren etter art. 11.1 synes problematisk, noe som blant annet skyldes at kap. 11 ikke oppstiller eksempler på hva som skal anses som force majeure. Eksemplifiseringer har tidligere vært vanlig i forbindelse med øvrige force majeure-definisjoner, og var også inntatt i de tidligere gasstransportkontraktene. Som nevnt har disse vanligvis gitt nyttige sammenlikningsgrunnlag ved tolkningen av den mer generelle kontrollsfæren.

De tidligere transportkontraktene gikk meget langt i sine eksemplifiseringer av hva som skulle anses å ligge utenfor en parts kontrollsfære. Disse skilte seg noe fra den spesielle kontraktslovgivningen, ved å oppstille et mindre strengt krav i så henseende. Bakgrunnen for dette var mulig at transporttjenesten i liten grad kunne sies å være av generisk karakter, slik som tilfellet eksempelvis ofte er i kjøpsituasjonen. Dette tilsa et

¹⁵³ Se Brautaset m. fl. s. 134 flg. for gassalgskontraktene.

¹⁵⁴ Se nærmere om bakgrunnen for spørsmålet, og drøftelsen av dette i Brautaset m. fl. s. 134 flg.

større behov for at flere typer begivenheter ble ansett som relevante force majeure-hindringer.¹⁵⁵

At eksemplene er sløyfet, kan nettopp tale for at man har ønsket å stramme inn den vide kontrollsfæren som hittil har vært vanlig på gasstransportsektoren. Synspunktet har også støtte av de faktiske endringer sammenslåingen av de ulike interessentskap har ført til. Et samlet rørsystem betyr at Gassled vil kunne ha større muligheter til å oppfylle forpliktelser pålagt etter kontrakten. Noe avhengig av hvor skade inntreffer vil Gassled nå kunne bruke alternative transportruter ved oppfyllelsen. Muligheten for å blande ulike gasser er i tillegg blitt større. Vi ser at forutsetningene for å legge et mindre strengt krav til kontrollsfæren, som de eldre transportkontraktene bygger på, i noen grad er borte.

De alternative transportmulighetene som har oppstått gjennom opprettelsen av Gassled skal imidlertid ikke overvurderes. I mange tilfeller vil maskinhavari m.m. medføre at Gassled ikke kan oppfylle overhodet. Et eksempel er der en kompressor rammes av skade. Gassen vil her kunne få problemer med å oppnå et tilstrekkelig trykk til at transporten fysisk kan gjennomføres.

At Gassled har noe større muligheter ved oppfyllelsen av avtalens forpliktelser er videre ikke den eneste mulige årsaken til at de tidligere eksemplene er sløyfet i kap. 11. Utelatelsen kan nemlig sies å være i overensstemmelse med en senere utvikling på området. Utviklingen skyldes at flere av uttrykkene som tidligere ble benyttet ikke lenger anses særlig treffende i dag.¹⁵⁶ Ved å legge en slik forklaring til grunn, kan de manglende eksempler i kap. 11 ikke anføres som argument for at kontrollsfæren er ment verken særlig vid eller snever. Dette utelukker allikevel naturligvis ikke at begge begrunnelsene kan ha hatt betydning ved utformingen av transportavtalen.

Mot å legge en strengere kontrollsfære til grunn taler imidlertid at de faktiske endringene ved opprettelsen av et samlet rørsystem, i liten grad har gjort oppfyllelsesmulighetene for *skiperne* enklere. Dersom kontrollsfæren i art. 11.1 er ment å ramme

¹⁵⁵ Se Nielsen, Joakim s. 109.

¹⁵⁶ Eksempelvis "acts of God".

flere hendelser enn tidligere reguleringer vil dette samtidig bety en endring klart i skiperens disfavør.

Konklusjonen virker i dette tilfellet nokså åpen. Hensynet til skiperne synes allikevel å tilsi at kontrollsfæren generelt sett ikke må anses strengere enn ved tidligere reguleringer.¹⁵⁷

På tross av vanskeligheter med å fastsette rekkevidden av den mer generelle kontrollsfæren, kan det være interessant å trekke opp grensetilfeller gjennom en mer konkret tilnærming. Det som skal drøftes i det følgende er hvorvidt et i praksis meget viktig tilfelle, nemlig maskinhavari, kan sies å omfattes av force majeure-definisjonen i art. 11.1, og dermed ligge utenfor en parts kontroll. Med maskinhavari kan man tenke seg forskjellige typer sammenbrudd, alvorlige skader på kompressorer m.m. Det er allikevel ikke med det sagt at ikke mange av argumentene vil bli tilsvarende også for andre hendelser. Drøftelsen vil følgelig samtidig kunne gi bidrag til tolkningen av den generelle kontrollsfæren. Da art. 11.1 altså ikke oppstiller noen liste med eksempler, må svaret søkes i en tolkning av bestemmelsen.

Utgangspunktet for drøftelsen må være en naturlig forståelse av uttrykket ”hendelse utenfor kontroll”. Dette utgangspunktet gir imidlertid få holdepunkter, bortsett fra at begrepet ikke kan sies å utelukke at maskinhavari omfattes. Det må erkjennes at maskinhavari kan oppstå, på tross av enhver fornuftig kontroll eller styring. Maskinhavari må følgelig kunne tenkes omfattet ut ifra en ren ordlydsbetragtning.

Art. 11.1 har videre fått en ordlyd tett oppunder kontrollansvaret slik vi finner det i kjl. § 27. Uttalelsene i kjøpslovens forarbeider må etter dette synes relevante. Forarbeidene slår først fast det selvsagte, at forhold innenfor kontroll omfatter alt som er kontrollerbart for parten. Videre forutsettes parten ansvarlig for alt som kan ”påvirkes ved planlegging, styring og kontroll med virksomheten.”¹⁵⁸ Det er følgelig partenes

¹⁵⁷ I realiteten er det i tillegg omtrent bare skiperne som vil ha ”behov” for regler om force majeure. Etter gjeldende regulering vil Gassled, som vi har sett, i liten grad kunne tenkes å bli holdt erstatningsansvarlig for brudd på kontraktsforpliktelser.

¹⁵⁸ Se Ot.prp.nr.80 (86-87) s. 73.

virksomhetsområde som utgjør kjerneområdet for kontrollsfæren, og et slikt utgangspunkt må det være riktig å oppstille, også for gasstransportavtalen. Som nevnt må det allikevel forutsettes at det kan oppstå skader eller ulykker med maskiner som i realiteten ikke engang den beste planlegging, styring eller kontroll kan forhindre. Hvordan skal disse vurderes? Forarbeidene sier her kategorisk at "sammenbrudd i maskiner" skal ligge innenfor kontroll.¹⁵⁹ Dette må naturlig tillegges vekt, men kan ikke bli ubetinget avgjørende for spørsmålet.

Dette skyldes for det første at det eksisterer så vidt store faktiske forskjeller mellom det typiske kjøp og gasstransport som gjør at uttalelsen må anses mindre tungtveiende. Det er jo trolig disse faktiske forskjellene som har gjort det nødvendig i tidligere gasskontrakter, nettopp å la maskinhavari omfattes av force majeure. Skadepotensialet ved maskinhavari er enormt og må trolig anses langt større enn det tilsvarende er i den typiske kjøpsituasjonen.

Vi har sett at den tradisjonelle force majeure-definisjonen blant annet krever at hendelsen må være en utenfrakommende begivenhet. Mot å la maskinhavari omfattes av force majeure i art. 11.1 taler derfor at maskinhavari typisk vil ramme innenfra. Det faktum at kontrollansvaret i seg selv antas å oppstille noe mildere vilkår enn det den tradisjonelle force majeure-definisjonen oppstiller, kan sies å tale imot å la dette være avgjørende. Utviklingen har altså gått i retning av at den tradisjonelle definisjonen ikke lenger kan sies å gjelde absolutt.

At sammenbrudd i maskiner i visse tilfelle må antas å ligge utenfor kontroll, kan det videre finnes holdepunkter for i den juridiske teori. Ut ifra det Sandvik skriver ser det ut til at maskinhavari godtas som force majeure i entrepriseretten uten at dette uttrykkelig nevnes i noen bestemmelse.¹⁶⁰ Mestad skriver i tillegg:

"Bakgrunnen for at desse tilfella vert tatt med under eit force majeure-omgrep, kan vere at samabrot i maskinar og utstyr kan ha eit uhyre stort hindringspotensiale (...). Dette vil særleg gjelde i tilfelle der det skjer ei tilverking spesielt for ein bestillar, eller der det

¹⁵⁹ Se Ot.prp.nr.80 (86-87) s. 73.

¹⁶⁰ Se Sandvik, "Kommentar til NS 3401" s. 85.

av andre grunnar ikkje er råd å oppfylle på andre måtar, som t.d. ved avtalar om røyrledningstransport av gass der det berre er ein røyrledning. Det kan derfor tenkjast at ein, jamvel for andre område enn entrepriseretten, kan la eit meir uspesifisert force majeure-omgrep omfatte slike tilfelle.”¹⁶¹

Hvordan forholder disse uttalelsene seg til vårt tilfelle?

I tillegg til at det åpnes for at maskinhavari i den enkelte kontraktstype kan tenkes å omfattes, nevnes her uttrykkelig gasstransporttilfellet. Uttalelsen kan imidlertid ikke få direkte anvendelse i vårt tilfelle. Mestad skriver her om forholdene før etableringen av Gassled, der transportøren nettopp kun hadde én transportrute å benytte. I de fleste situasjoner ville et maskinhavari her medføre en totalhindring for transportøren. Opprettelsen av Gassled har, som vi har sett, til en viss grad gjort at forutsetningene er endret. Endringene er imidlertid ikke så omfattende at Mestads uttalelse ikke overhodet kan være anvendelig også nå.

Konklusjonen må etter dette bli at kravet om en ”hendelse utenfor kontroll” ikke prinsipielt avskjærer maskinhavari som relevant force majeure-begivenhet. Dette gjelder selv om art. 11.1 ikke uttrykkelig nevner at tilfellet skal omfattes. Hvorvidt maskinhavari kan sies å ligge ”utenfor kontroll” må etter dette avgjøres konkret i det individuelle tilfellet.

5.2.3 Hvordan hendelsen må ha påvirket oppfyllelsesmulighetene – Kravet til hindring

5.2.3.1 Innledning

Rekkevidden av kontrollvilkåret må ses i sammenheng med vilkåret i art. 11.2 om at hendelsen må medføre at parten er

”rendered unable to perform any of its obligations.”¹⁶²

¹⁶¹ Se Mestad s. 341.

¹⁶² Art. 11.2.

Kravet til hindring oppstilles altså i bestemmelsen som ellers gjelder virkningene av force majeure.¹⁶³

En naturlig oversettelse av uttrykket er at parten er gjort *ute av stand til* å utføre noen av sine forpliktelser. Hendelsen må med andre ord påvirke oppfyllelsen i en slik grad, at parten ikke er i stand til å oppfylle. Kravet må anses nokså skjønnsmessig, og må avgjøres gjennom tolkning. I de fleste tilfeller vil imidlertid vurderingen være enkel. Force majeure-hindringer vil gjerne ramme fysisk, med den følge at alternative oppfyllelsesmåter ikke vil være mulig. Det vi skal se på i det følgende er for det første hvorvidt force majeure-reglene også omfatter situasjoner der det finnes alternative oppfyllelsesmåter.¹⁶⁴ Dersom dette er tilfellet må det for det andre tas stilling til hvor mye det eventuelt må kreves av en part som er hindret i en eller annen grad, før force majeure kan sies å ha inntrådt.¹⁶⁵

5.2.3.2 Nærmere om kravet til hindring.

Ordlyden kan ikke alene sies å gi svar på hvor vanskelig kontraktsmessig oppfyllelse må være, før force majeure-unntaket kommer til anvendelse. Den *objektive umulighet* er nødvendigvis tilfredsstillende, men et spørsmål er om også mindre omfattende vanskeligheter kan anføres.

Tendensen i kontraktslovgivningen, som kan sies å ha startet med kjøpsloven (1907) § 24, er at også tilfelle av *praktisk umulighet* likestilles. Det finnes videre få eller ingen tilfeller i norsk rettspraksis at kontrakter har vært tolket slik at force majeure-reguleringen kun rammer den objektive umulighet.¹⁶⁶ Dette synes samlet å måtte tillegges en ikke ubetydelig vekt.

Det kan være interessant å se for seg hva slags force majeure-hendelser som normalt kan tenkes å oppstå som hindringer i transportavtalen. Det typiske vil her være maskinhavari, eksempelvis en ødelagt prosessor, skade på selve infrastrukturen eller øvrige skader på skipernes innretninger. Felles for de fleste tilfellene er nettopp at det

¹⁶³ Tilsvarende i gassalgsavtalene, se Brautaset s. 144.

¹⁶⁴ Pkt. 5.2.3.2.

¹⁶⁵ Pkt. 5.2.3.3.

¹⁶⁶ Se Mestad s. 291.

foreligger en fysisk umulighet for oppfyllelse i den tiden man er rammet. Spørsmålet om praktisk umulighet vil følgelig sjelden komme på spissen. Dette kan imidlertid ikke være noe motargument i de eventuelle tilfellene der parten som er hindret faktisk har alternative oppfyllelsesmuligheter.

Det naturlige utgangspunktet for tolkningen er her som ellers ordlyden. Vanligvis vil denne ikke kunne gi særlig mye, da det gjerne benyttes svært generelle uttrykk. Det må imidlertid være riktig det Mestad skriver:¹⁶⁷

”Men er det grunn til å tru at hindringskravet medvite er formulert på ein særskild måte, vil det bli tillagt avgjerande betydning.”

Synspunktet underbygges også av høyesterettspraksis.¹⁶⁸ Hvordan stiller dette seg for transportkontrakten?

En isolert ordlydsfortolkning kan synes å tilsi at hindringsvilkåret i dette tilfellet er strengt formulert.¹⁶⁹ At en part er ute av stand til å utføre sin forpliktelse synes nærmest å tale imot at tilfelle av praktisk umulighet skal være nok. Om det her er grunn til å tro at dette er et bevisst valg, er det derimot vanskeligere å svare bekreftende på. Uttrykket må videre anses å være nokså generelt formulert.

En sammenlikning med ordlyden i kjl. § 27 kan mulig gi visse holdepunkter. Som kjent oppstilles det her et krav til ”hindring”. En ren ordlydsfortolkning av begge alternativer gir inntrykk av at ”unable” er en strengere spesifisering enn det tilsvarende kravet ”hindring” i kjl. § 27. Begrepet ”hindring” kan forstås som en ulempe eller en vanskelighet av en eller annen grad. At et forhold skyldes en ”hindring” sier imidlertid egentlig nokså lite. Det mangler en eller annen kvalifisering, altså et uttrykk i tillegg som beskriver i hvilken grad man blir hindret. En slik spesifikasjon foretas imidlertid i § 27 gjennom ”med rimelighet kunne ventes (...) å unngå eller overvinne følgene av”.

¹⁶⁷ Se Mestad s. 292.

¹⁶⁸ Se Rt. 1919 s. 203 og Rt. 1919 s. 167.

¹⁶⁹ Brautaset mener derimot at uttrykket verken gir holdepunkter for å anta at vilkåret er spesielt lempelig eller strengt. Se Brautaset m. fl. s. 144.

”Med rimelighet” tilsier nettopp at vilkåret ikke kun er begrenset til den objektive umulighet. ”Unable” må imidlertid kunne sies å være mer presiserende her, og er nettopp en slik kvalifiserende spesifisering av hindringen. Er man *ute av stand til å oppfylle*, står man nettopp overfor en hindring av meget vesentlig karakter. Art. 11.2 har heller ikke inntatt en slik spesifisering som tilsvarende i kjl. § 27. Det kan hevdes at utelatelsen skyldes at ordlyden er ment å gjelde absolutt, og på denne måten avskjære den praktiske umulighet som fritaksgrunn.

Et bilde kan belyse den terminologiske forskjellen mellom kravet til ”hindring” og avtalens krav om ”unable”. På en vei mellom A og B er det et nokså høyt gjerde. Gjerdet vil naturlig være en *hindring* for turgåeren C, men det er ikke like naturlig å si at han er *ute av stand til* å nå sitt mål, altså B.

Dersom det var meningen å oppstille et krav i art. 11.2 som skulle tilsvare meningsinnholdet i hindringsvilkåret i kjl. § 27, ville det synes mer rasjonelt med en annen ordlyd enn ”unable”. Kjl. § 27 har sin bakgrunn i FN-konvensjonen 1980 om internasjonale løsørekjøp art. 79.¹⁷⁰ Etter denne bestemmelsen benyttes begrepet ”impediment beyond his control”, altså tilsvarende ”hindring” i kjl. § 27. ”Impediment” er også benyttet i force majeure-klausulen til Det internasjonale handelskammeret.¹⁷¹ ”Unable” må etter ordlyden innebære et krav om en mer kvalifisert vanskelighet enn det tilsvarende ”impediment”.

Tolkningen av ”hindring” er imidlertid presisert i juridisk teori, som et krav om at oppfyllelsen må være betydelig vanskeliggjort.¹⁷² At vilkåret skal anvendes strengt fremgår videre av forarbeidene, som krever at det skal være ”ekstraordinært tyngende”¹⁷³ å oppfylle. Forutsetningen om at kontrollansvaret er ment å være et tilnærmet objektivt ansvar, trekker i samme retning.

¹⁷⁰ ”FN-konvensjonen om kontrakter for internasjonale løsørekjøp”, ratifisert i henhold til lov nr. 28/1988, og inntatt i Norges Lover 13. mai. nr. 426. 1988.

¹⁷¹ Se ICC Publication no 421, utgitt av The International Chamber of Commerce, Paris 1985.

¹⁷² Se Jo Hov, ”Avtalebrudd og partsskifte” s. 141.

¹⁷³ Se Ot.prp.nr.80 (86-87) s.72.

Nettopp det at kontrollansvaret her er tatt inn i en force majeure-regulering kan være et moment for at "unable" skal tolkes enda strengere. Dette kommer av at vilkårene for force majeure er ment å være strenge. Når den juridiske teori forutsetter at alle force majeure-hindringer vil falle utenfor kontroll etter kontrollansvaret¹⁷⁴ er dette nettopp for å vise at force majeure er ment enda strengere. Det kan imidlertid anføres at innholdet i det tradisjonelle force majeure-kravet er blitt betydelig lempet i senere tid,¹⁷⁵ og at kontrollansvarsliknende force majeure-klausuler etter hvert er blitt mer og mer vanlig.

Dersom vilkåret i kontrakten skulle være ment å være strengere, og kun godta den objektive umulighet, kan det også anføres at det ville vært mer naturlig om en enda klarere ordlyd var benyttet.¹⁷⁶ Dette taler for å åpne også for tilfeller av praktisk umulighet.

Konklusjon er etter dette at kravet til hindring i avtalen ikke prinsipielt utelukker den praktiske umulighet. På bakgrunn av det som er sagt, vil dette imidlertid sjelden tenkes å komme på spissen i transportavtalen.

5.2.3.3 Enkelte kommentarer knyttet til tilfeller av praktisk umulighet

Det må knyttes noen kommentarer til de mer sjeldne situasjonene der partene har alternative oppfylleelsesmuligheter.

Det er vanlig i denne sammenheng som ellers i kontraktsretten, å oppstille en offergrense for partene.¹⁷⁷ Spørsmålet blir da hvor store økonomiske offer partene må yte før de kan sies å være "ute av stand til" å oppfylle i henhold til kontrakten.

Vi har allerede sett at avtalens force majeure-regler ikke har tatt inn vilkåret i kjl. § 27 om at selgeren ikke "med rimelighet [...] kan unngå eller overvinne følgene av" hindringen. Dette må ses som en beskrivelse av den nevnte offergrensen i bestemmelsen. For kjøpslovens tilfelle uttrykker forarbeidene at

¹⁷⁴ Se eksempelvis Jo Hov, "Avtalebrudd og partsskifte" s. 143.

¹⁷⁵ En utvikling som mulig kan sies å starte med Rt. 1970 s. 1059 (Knutelindommen).

¹⁷⁶ Et naturlig eksempel kunne vært uttrykket "impossible".

¹⁷⁷ Se eksempelvis Hagstrøm/Aarbakke, "Obligasjonsrett" s. 270.

”det ikke er tilstrekkelig at avtalen ikke lenger er regningssvarende, eller at det er blitt betydelig vanskeligere å oppfylle. [...] For at det skal foreligge en hindring etter § 27, må kostnadsøkningen være så omfattende at oppfyllelse av avtalen påfører selgeren en belastning som objektivt sett ligger utenfor forutsetningene ved et kjøp av den aktuelle art.”¹⁷⁸

Det kan neppe utledes særlige holdepunkter i den ene eller andre retningen av at transportkontrakten ikke har inntatt tilsvarende vilkår. Tvert imot taler gode grunner for å legge tilsvarende utgangspunkt til grunn også her, ikke minst på bakgrunn av at partene i transportkontrakten er høyst profesjonelle.

På tross av at ordlyden er identisk for partene i sin beskrivelse av vilkåret om ”unable”, eksisterer det allikevel særegne forhold i gasstransporten som kan tilsi at avgrensningen av offerterskelen *rent faktisk* må bli forskjellig mellom partene. Det skal trekkes frem to slike forhold.

Forarbeidene til kjl. § 27 sier at ”jo mer artsbestemt selgerens ytelse er, desto flere oppfyllelsesmuligheter vil selgeren vanligvis ha, og hans ansvar blir dermed også strengere.”¹⁷⁹ Selv om sontringen mellom genus- og specieytelser er vanligst innen kjøp, kan det være naturlig å trekke en parallell til transportkontrakten. Skiperens kvalitetsforpliktelse må i denne sammenheng kunne sammenliknes med en specieytelse. Skjer det noe med dennes gass er det vanskelig å tenke seg oppfyllelse med alternativ on-spec gass. Tilsvarende vanskeligheter oppstår for volumforpliktelsen der røret inn til Gassled ødelegges. Gassled på sin side har større muligheter her og står fritt både til å blande gass og levere gass i alternative transportruter, dersom noe uventet skulle skje. Forpliktelsens art har sterkere tilknytning til det vi normalt forbinder med en genussyttelse. Forskjellene må bety at Gassled i praksis vil ha større muligheter til å overvinne eventuelle hindringer enn tilsvarende er for skiperen.

Det andre tilfellet gjelder betydningen av at tariffen er regulert.

¹⁷⁸ Se Ot.prp.nr.80 (86-87) s. 72.

¹⁷⁹ Se Ot.prp.nr.80 (86-87) s. 74

Vanligvis vil kreditor i en avtale måtte bære risikoen for at han tar en pris som gjør det fordelaktig å inngå avtalen med debitor. Partenes profesjonelle stilling må sies å styrke et slikt utgangspunkt. I transportkontrakten må utgangspunktet allikevel nyanseres. Som nevnt over er transporttariffen lav etter ønske fra myndighetene. Denne regulerte tariffen må få betydning for hvor langt Gassled er nødt til å gå før kravet til "unable" er tilfredsstilt, og får som følge av dette den virkning at terskelen reduseres i så henseende. Tilsvarende må også gjelde motsatt. Når skiperne betaler lav tariff, vil det rent faktisk måtte kreves en forholdsmessig større økonomisk innsats for å overvinne hindringen.

På bakgrunn av bestemmelsens skjønnsmessige karakter synes det vanskelig å foreta en nærmere grensedragning. Det som allikevel til syvende og sist må bli avgjørende, er en konkret avveining mellom kontraktspartenes interesser i det individuelle tilfellet.

5.2.4 Forutsigbarhet og årsakssammenheng

Et annet vilkår i art. 11.1 er kravet om at hendelsen ikke med rimelighet kunne vært forutsett på det tidspunktet da reservasjonen ble foretatt.¹⁸⁰ Vilkåret skaper ikke særlige problemer i transportkontrakten, og ville trolig måtte vært innfortolket dersom vurderingstemaet ikke eksplisitt var kommet til uttrykk i kontrakten.¹⁸¹ For en generell analyse av vilkåret henvises til spesiallitteraturen.¹⁸²

Kravet til årsakssammenheng følger av "due to force majeure", jf. art. 11.2. Det er vanskelig å si noe særlig generelt om vilkåret. I praksis vil imidlertid dette vilkåret sjelden skape problemer, da årsakskravet ofte vil være greit å konstatere. Det må kunne legges til grunn at kontraktens krav er et krav om alminnelig årsakssammenheng.¹⁸³

¹⁸⁰ "could not reasonably be expected to have taken into account at the time when the relevant booking (s) was made". Mestad kaller dette en culpamodifikasjon, spesifisert som et tilfelle av culpa in contrahendo (uaktsomhet ved kontraktsinngåelsen). Se Mestad s. 301.

¹⁸¹ Se Brautaset m. fl. s. 131.

¹⁸² Se eksempelvis Mestad s. 301 flg.

¹⁸³ Tilsvarende i Brautaset m.fl. s. 151.

5.3 Virkninger av force majeure

5.3.1 Innledning

På tross av at en part befinner seg i en force majeure-situasjon, kan det ikke alltid gis et entydig svar på hvilke følger dette skal få for det opprinnelige avtaleforholdet partene imellom. Dette skyldes at virkningene av force majeure reguleres forskjellig både i den kontraktsrettslige lovgivning og i de enkelte kontraktsforhold. Det ville imidlertid sprengte rammene for avhandlingen om jeg skulle vurdere virkningene i forhold til alle de forskjellige forpliktelsene partene er pålagt etter kontrakten. I tråd med oppgavens avgrensinger, vil virkningene i det følgende i det vesentlige vurderes i forhold til at en force majeure-begivenhet hindrer partene i å oppfylle egen kvalitetsforpliktelse.

5.3.2 Virkninger av at en force majeure-begivenhet hindrer partene i å levere gass i henhold til avtalens spesifikasjoner

5.3.2.1 Innledning

Force majeure er tradisjonelt vanligst å drøfte ved forsinket oppfyllelse fra en av partene i et kontraktsforhold. Dette skyldes at regler om force majeure må anses mer praktisk for slike tilfelle enn det tilsvarende er for mangler. Når skiperen er forhindret i å levere gass i henhold til spesifikasjonene kan det stilles spørsmål om hvorvidt misligholdet er å anse som en forsinkelse eller en mangel. De beste grunner taler for å karakterisere forholdet som *forsinkelse*. Dersom eksempelvis et prosesseringsanlegg på feltet rammes av en ødeleggende begivenhet vil skiperen ikke kunne levere gass av riktig kvalitet, og vil da som hovedregel måtte la være å levere overhodet. Det synes mer naturlig å kalle en slik ikke-levering for en forsinkelse enn en mangel.¹⁸⁴ Spørsmålet har imidlertid mindre betydning for den videre drøftelse.

5.3.2.2 Plikten til å betale erstatning bortfaller

Etter art. 11.2 fritas partene gjensidig for "liability" dersom en av disse mislykkes i å oppfylle en av sine forpliktelser på grunn av force majeure. Med "liability" må i denne sammenheng forstås erstatningsansvar. Bestemmelsen henviser til "any of its obligations", noe som klarlig også må omfatte brudd på kvalitetsforpliktelsen. Er

¹⁸⁴ Samme resultat i kjl. § 22, der ikke-levering er å anse som forsinkelse.

eksempelvis en skiper forhindret i å oppfylle i henhold til avtalens spesifikasjoner, kan Gassled ikke kreve erstatning for de eventuelle tap som måtte oppstå.

5.3.2.3 Virkninger for skiperens forpliktelse til å betale tariff

En force majeure-begivenhet, som hindrer en part å levere i henhold til spesifikasjonene vil også få innvirkning på skipernes forpliktelse til å betale transporttariff. Virkningen er imidlertid forskjellig alt ettersom det er skiperen selv eller Gassled som er forhindret i å oppfylle.

Art. 5.2, 2. ledd oppstiller enkelte unntak fra hovedregelen i 1. ledd, den såkalte "Capacity Fee Obligation". Det fremgår av art. 5.2, 2. ledd litra a at skiperens tariffforpliktelse suspenderes ved tilfeller av force majeure som hindrer Gassled i å oppfylle noen av sine forpliktelser etter avtalen. At dette også må gjelde der Gassled misligholder sin *kvalitetsforpliktelse* fremgår av oppramsingen, jf. ordene "processed" og "handled". På tross av at det her foreligger en force majeure-situasjon på Gassleds side, synes det naturlig i dette tilfellet at skiperen slipper å betale. Gjennom bestemmelsen kan transportøren sies å bli pålagt vederlagsrisikoen for force majeure som rammer Gassled.

Hva blir så resultatet der det er skiperen som er hindret som følge av force majeure?

Løsningen må også her søkes i en tolkning av art. 5.2, 2. ledd.

Ordlyden i litra a refererer kun til force majeure "affecting GasLed". Motsetningsvis fremgår av dette, at force majeure som rammer skiperen, ikke skal ha betydning for forpliktelsen til å betale tariff. I et slikt tilfelle vil første ledd komme inn med full tyngde. Vederlagsrisikoen må i denne sammenheng sies å være lagt på skiperen.

Ordlyden er imidlertid ikke helt entydig. For det første nevner den ikke uttrykkelig vårt eksempel, nemlig force majeure på skipers side. I nær sammenheng her må det også nevnes at art. 5.2, 2. ledd ikke er ment uttømmende å regulere tilfeller der tariffforpliktelsen suspenderes. Dette følger av ordene "but not limited to". Regelen sier imidlertid at suspensjonen kun skal gjelde i de situasjoner der Gassled ikke sørger for transport. Dette må trolig sies å utelukke tilfellet vi har for øyet.

Hvordan stiller dette seg i lys av øvrig kontraktsrett? Kan det finnes holdepunkter for å innfortolke en annen regel i art. 5.2?

En sammenlikning med øvrig transportrett kan ikke sies å gi særlige holdepunkter. Dette skyldes hovedsakelig at forholdene før transporten i meget liten grad her reguleres. Det oppstilles eksempelvis ikke tilsvarende krav til kundens leveringsplikt i den øvrige transportretten, som tilsvarende skiperens plikt etter art. 3.1. Det er forhold *under* transporten som her særlig er sentralt. Leveringsplikten og regelen om "Capacity Fee Obligation" må her ses i lys av de spesielle hensyn som gjør seg gjeldende på gasstransportsektoren.

Det synes også vanskelig å finne sammenlikningsgrunnlag i den øvrige kontraktslovgivningen som med avgjørende virkning skulle tale mot ordningen. Riktignok er det vanlig i en rekke kontraktslover at realdebitor ved en force majeure-situasjon både fritas fra oppfyllelse og forplikten til å betale erstatning. På tross av at resultatet er hardt for skiperne synes det vanskelig å se dette som noe kontraktsrettslig prinsipp, som kan begrunne at skiperen skal fritas fra betaling i dette tilfellet.

At skiperne må betale tariff på tross av en force majeure-tilstand representerer heller ikke noe nytt med nåværende transportkontrakt. Det nye her, og som gjør ordningen særlig betenkelig ut ifra en skipers synspunkt, ligger i at regelen i art. 5.2 legger opp til en betalingsprosent på 100. I de tidligere transportkontraktene lå som nevnt denne på mellom 0-70 % av de reserverte volumer. Dette må sies å representere en noe tøff løsning for skiperne, og det kan vel hevdes den går lenger i skiperens disfavør enn strengt tatt nødvendig. Bestemmelsen underminerer i stor grad den beskyttelse skiperne er tiltenkt etter art. 11.2.

Ordningen må imidlertid ses på bakgrunn av hensynet til røreierne, som har lagt ned betydelige investeringer, og også ønsket om å opprettholde et incitament for selskapene til fortsatt å ville investere i infrastrukturen. Det er imidlertid grunn til å tro at Gassled ikke vil bli betydelig skadelidende dersom ett felt uteblir som følge av force majeure. Ofte er det også kun ett enkelt felt det er snakk om.

Argumenter som til en viss grad kan sies å oppveie for denne tilsynelatende skjevheten, er på den ene siden den flere ganger nevnte regulerte avkastningen eierne har i transportkontrakten. Art. 5.2 må også ses på bakgrunn av det faktum at skiperne er avhengige av eiernes rørledninger for at gassen overhodet skal ha noen verdi. Uten de eksisterende rørene ville skiperne ikke fått transportert gassen, og denne ville vært tilnærmet verdiløs. Hensynene bak regelen i art. 5.2, 1.ledd, som nevnt over,¹⁸⁵ spiller selvfølgelig også inn her.

Skipernes eneste beskyttelse i denne sammenheng synes å ligge i art. 11.4 om langvarig force majeure. Etter bestemmelsen gis partene en gjensidig rett til å heve den delen av avtalen som er rammet av force majeure. Vilkåret er at man har vært hindret i å oppfylle i 24 sammenhengende måneder. Når denne perioden er utgått, vil skiperne følgelig være fritatt tarifforpliktelsen. 24 måneder er imidlertid en lang periode, og skiperne risikerer her meget omfattende utgifter uten å få noen gjenytelse fra Gassled.

Konklusjonen må etter dette bli at skiperen ikke fritas fra å betale "Capacity Fee Obligation", jf. art. 5.2 (1) på tross av at en force majeure-begivenhet hindrer denne i å oppfylle kontraktsmessig.

5.3.2.4 Hva blir virkningen for selve kvalitetsforpliktelsen?

Spørsmålet i dette avsnittet er hvilke virkninger force majeure-situasjonen har for partenes forpliktelser til å levere gass i henhold til spesifikasjonene. Må partene fortsatt oppfylle, eller fritas de for selve naturaloppfyllelsen? Da kvalitetsforpliktelsen her har en så vidt nær avhengighet av volumforpliktelsen synes det kunstig kun å drøfte kvalitetsforpliktelsen isolert. Det kan ikke tenkes alternative løsninger for disse forpliktelsene.

Dersom partene ikke fritas for naturaloppfyllelse, må dette bety at forpliktelsen kun suspenderes. Hvordan er dette løst i avtalen?

¹⁸⁵ Se over pkt. 2.4.1.

Art. 11.2 oppstiller som vi har sett kun fritak for erstatning dersom en part er hindret som følge av force majeure. Dette må kunne sies å tale for at naturalforpliktelsen fortsatt består, men at den altså kun suspenderes i perioden.

Et argument mot en slik tolkning må sies å følge av løsningene valgt i de ulike gassalgsavtalene. Av disse følger at selgers leveringsforpliktelse er suspendert så lenge og i den utstrekning forpliktelsen er hindret av force majeure.¹⁸⁶ Av det Brautaset skriver, fremgår det imidlertid at løsningen reelt sett er den motsatte, nemlig at leveringsforpliktelsen bortfaller for den tiden force majeure-situasjonen varer. Begrunnelsen for dette er at leveransene skjer kontinuerlige på daglig basis og at mulighetene for å ta igjen det tapte dermed ikke er til stede. Dette bør veie tungt i tolkningen av art. 11.2, da forskjellige løsninger i henholdsvis transportavtalen og salgsavtalen fremstår som en meget lite hensiktsmessig løsning.

En innvending mot å bygge på disse gassalgsavtalene er at avtalene Brautaset her har for øyet, er *store og langvarige* avtaler. Det er ikke gitt at reguleringen i andre, nyere avtaler er den samme.

I mangel av kjennskap til øvrige gassalgsavtaler, synes det mest hensiktsmessig å konkludere med at det må innfortolkes et fritak for partene i art. 11.2, også for naturaloppfyllelse i force majeure-perioden.

5.4 Force majeure-reglenes anvendelsesområde i transportavtalen.

Oppstilling av force majeure-regler som ansvarsbefriende omstendigheter forutsetter nødvendigvis at ansvarsreglene i avtalen pålegger partene erstatningsansvar i forskjellige situasjoner.

Knock-for-knock-reguleringen medfører omfattende ansvarsfraskrivelser mellom partene. Dette gjelder spesielt på bakgrunn av at reglene er ment å gjelde også ved brudd på partenes definerte kontraktsforpliktelser.¹⁸⁷ På denne bakgrunn blir force majeure-reglenes materielle anvendelsesområde i nokså stor grad innsnevret.

¹⁸⁶ Se Brautaset m. fl. s. 152.

¹⁸⁷ ”including the non performance by the [Shipper/Gassled or the Operator] of any of its obligations”.

På transportørens side virker avgrensningen grei. Gassled er gjort så å si helt ansvarsfri i avtalen og har derfor verken mulighet eller behov for å benytte reglene om force majeure. Selv om dette omtrent er en altomfattende regel, kan det være grunn til å se nærmere på et par forhold.

Dersom skiperen avviser relevering etter art. 4.7 kan Gassled etter 3. pkt. bli påført en kostnad ved å måtte omdisponere gassen. Spørsmålet er om denne utgiften kan veltes over på skiperen, gjennom henvisning til force majeure. Svaret må trolig være nei. Etter art. 11.2 fritas en kontraktspart for *ansvar* ved eventuelt mislighold. Utgiftene etter art. 4.7, 3.pkt. har derimot ikke karakter av å være noen form for erstatning. Det er heller ikke noe som taler for å skyve kostnadene over på skiperen, selv om årsaken til Gassleds mislighold var en force majeure-begivenhet. Dette er følgelig et forhold Gassled må være den nærmeste til å bære risikoen for.

På skiperens side er reglene mer sammensatt, og betydningen av force majeure-unntaket får dermed større betydning. Som nevnt over, nyter skiperen godt av ansvarsbegrensningene som følge av knock-for-knock-reglene, men som det fremgikk, var det flere unntak som påla skiperen betydelig ansvar. På grunn av Gassleds meget begrensede ansvar, er det i stor grad disse unntakene som gjør en force majeure-regulering nødvendig.

6 AVSLUTTENDE BEMERKNINGER OG VURDERINGER KNYTTET TIL AVTALENS ANSVARSFORDELING MELLOM PARTENE

Reguleringen av ansvarsfordelingen mellom parter i en avtale må kunne sies å være av vesentlig betydning. Dette bør tilsi en streben etter å oppnå klare og gjennomtenkte regler under utformingen. Blant annet på bakgrunn av tidsnød, kan foreliggende transportavtale ikke sies å være helt vellykket på dette området.

Gjennom innføringen av et knock-for-knock-system i avtalen, har man som nevnt fjernet seg nokså langt fra reglenes tradisjonelle anvendelsesområde. Dette skulle kreve

en grundig overveielse, for dermed å konstatere at reglene er godt egnet også på gass-transportens område. Denne overveielser virker i foreliggende tilfelle i nokså stor grad tilsidesatt. Tvert imot er det ting som tyder på at reglene om knock-for-knock er lite formålstjenlige for avtalens vedkommende. Dette skyldes forskjellige årsaker.

For det første er reglene langt på vei upraktiske i transportavtalen, hvor partene ikke utfører arbeid på hverandres innretninger eller øvrig eiendom. I så henseende avviker kontraktsforholdet vesentlig fra eksempelvis en vedlikeholds- eller byggekontrakt der de fysiske relasjonene er langt mer fremtredende. I foreliggende avtale er det nettopp selve transporten som fremstår som avtalens mest sentrale forpliktelse. Samlet tilsier dette at risikoen for tap som nevnt i art. 10.2 og 10.3 litra a-c, ikke er særlig typiske. Nytt av bestemmelsene blir følgelig nokså begrenset i kontraktsforholdet.

For det annet kan reglene sies å være mer egnet til å forvirre, enn til å klargjøre ansvarsfordelingen mellom partene. Sett i sammenheng med andre bestemmelser, særlig art. 10.1,¹⁸⁸ bidrar reglene i stor grad til å skape tvil om fordelingen, på et område der nettopp behovet for klarhet i stor grad gjør seg gjeldende.

Når tilfellene av skade eller tap, opplistet i art. 10.2 og 10.3, i stor grad synes upraktiske i gasstransporten, samtidig som reglene forvirrer mer enn de klargjør, synes knock-for-knock-reguleringen lite hensiktsmessig i transportavtalen.

Videre synes art. 10.1, om skiperens risiko for tap av og skade på gassen, å oppstille en nokså uheldig regel. Når avtalen ellers oppstiller definerte kontraktsforpliktelser for partene strider det mot mer alminnelige reguleringer at skiperen har risikoen for gassen, også der Gassled misligholder egne forpliktelser. Her ville det være mer naturlig å la de enkelte forpliktelser "stå på egne ben", og at eventuelt mislighold medførte en eller annen erstatningsrettslig sanksjon. Slik force majeure-reglene er utformet, synes det mest naturlig at hovedregelen her måtte bli et objektivi ansvar for brudd på kontraktsforpliktelser. Underliggende fakta om at eierne i Gassled kun mottar en moderat avkastning og at Gassled er et stort og komplekst system å operere, kunne blitt ivaretatt

¹⁸⁸ Særlig spørsmålet hvorvidt skiperens gass er omfattet av "property" i art. 10.3 litra b.

gjennom beløpsmessige begrensninger. Pålagte erstatningskostnader for Gassled ville da vært begrenset oppad til en viss sum. Skiperens tap utover dette måtte bli egen risiko.

Art. 10.7 kan heller ikke sies å være en særlig god regel. Ikke bare er den selv-motsigende, jf. ”Notwithstanding Articles 10.2 and 10.3”.¹⁸⁹ Innholdet i regelen er også høyst uklar, da ordlyden her antakelig favner videre enn det bestemmelsen egentlig var ment å gjøre.

En avsluttende, mer generell betraktning, kan være at ansvarsreguleringen i transport-avtalen, i nokså stor grad viser en skjevhet i skiperens disfavør. Dette gjelder overfor enhver skiper av gass, men som nevnt innledningsvis, vil risikoen her være størst for tredjepartsskiperne. For øvrige skipere er risikoen noe mindre, gjennom eierinteresser i Gassled. På denne bakgrunn kunne det avslutningsvis være nærliggende å reise et spørsmål i forhold til forskriften § 59 (1).

Etter petroleumsforskriftens § 59 (1) skal potensielle skipere¹⁹⁰ ha rett til adgang til transportsystemet, på ”objektive og ikke-diskriminerende vilkår”. Bestemmelsen gjelder generelt for alle skipere. Spørsmålet, som her vil holdes åpent, er hvorvidt konsekvensene av avtalens skjeve ansvarsfordeling for tredjepartsskipere, er et forhold som i realiteten medfører at kravet til objektivitet og ikke-diskriminering, ikke kan anses tilfredsstilt ved gjeldende transportavtale.

¹⁸⁹ Se over pkt. 4.7.2.

¹⁹⁰ ”Naturgassforetak og kvalifiserte kunder”.

REGISTER

Litteratur

- Askheim m. fl. Lars Olav Askheim, Marius Gisvold, Jan Kaare Tapper: Kontrakter i petroleumsvirksomheten, Oslo 1983. ISBN 82-90260-17-2
- Bergsåker, Trygve Lærebok i pengekravsrett, 2. utg., Oslo 2001. ISBN 82-993597-6-7.
- Brautaset m. fl. Brautaset Are, Eirik Høiby, Rune O. Pedersen og Christian Fredrik Michelet: Norsk gassavsetning. Rettslige hovedelementer, Oslo 1998. ISBN 82-90260-43-1.
- Brautaset, Are The New Framework for Gas Transportation in Norway, Presentation at the 16th European Energy Law Seminar, Noordwijk aan see, 26 May 2003
- Bull, Hans Jacob Tredjemannsdekninger i forsikringsforhold, Oslo 1988. ISBN 82-90260-24-5.
- Bull, Hans Jacob Innføring i veifrakttrett, 2. utg., Oslo 2000. ISBN 82-518-3925-4.
- Eckhoff/Smith Torstein Eckhoff og Eivind Smith: Forvaltningsrett, 6. utg., Oslo 1997. ISBN 82-518-3522-4.

Graver, Hans Petter	Alminnelig forvaltningsrett, Oslo 1999. ISBN 82-00-45237-9
Hagstrøm/Aarbakke	Viggo Hagstrøm og Magnus Aarbakke: Obligasjonsrett, 2. opplag, Oslo 2003. ISBN 82-518-4023-6
Hammer, Ulf m. fl.	Tidsskrift for forretningsjus nr. 3 2002 årgang 8, Kraftlevering i et kontraktsrettslig perspektiv: Hvem er ansvarlig for leveringskvaliteten overfor sluttbruker? ISSN 0805-4355
Hov, Jo	Avtaleslutning og ugyldighet, Oslo 1998. ISBN 82-91060-06-1.
Hov, Jo	Avtalebrudd og partsskifte, Oslo 1997. ISBN 82-91060-05-3.
Kaasen, Knut	Kommentar til NF 92, Oslo 1994. ISBN 82-00-21725-6.
Lødrup, Peter	Lærebok i erstatningsrett, Oslo 1999. ISBN 82-91724-05-9
Mestad, Ola	Om force majeure og risikofordeling i kontrakt, Oslo 1991. ISBN 82-00-21263-7
Nielsen, Joakim Bakke	Introduksjon til norske gasstransportavtaler, studentavhandling 1999.
Nygaard, Dagfinn	Andres bruk av utvinningsinnretninger, Oslo 1997. ISBN 8200-90260-40-7.

Olje- og
energidepartementet

Fakta 2003, Oslo 2003. ISSN 1502-3133

Sandvik, Tore

Kommentar til NS 3401, 3. opplag. Stavanger
1987.

Selvig/Hagstrøm

Erling Selvig og Viggo Hagstrøm: Kontraktsrett til
studiebruk hefte 1. Oslo 1997.

Woxholt, Geir

Avtaleinngåelse, ugyldighet og tolkning, 4. utg.,
Oslo 2001. ISBN 82-05-28747-3

Lover

Avhendingsloven

Lov om avhending av fast eiendom av 3. juli 1992
nr. 93

Avtaleloven

Lov om avslutning av avtaler, om fulmakt og om
ugyldige viljeserklæringer av 31. mai 1918 nr. 4

Forvaltningsloven

Lov om behandlingsmåten i forvaltningssaker av
10. februar 1967

Jernbanefraktloven

Lov om befordring av personer og gods på
jernbane i henhold til Overenskomst av 9. mai
1980 om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF)

Kjøpsloven 1907

Lov om kjøb av 24. mai 1907 nr. 2

Kjøpsloven	Lov om kjøp av 13. mai 1988 nr. 27
Luftfartsloven	Lov om luftfart av 11. juni 1993 nr. 101
Offentlighetsloven	Lov om offentlighet i forvaltningen av 19. juni 1970 nr. 69
Petroleumsloven	Lov om petroleumsvirksomhet av 29. november 1996 nr. 72
Sjøloven	Lov om sjøfarten av 24. juni 1994 nr. 39
Vegfraktavtaleloven	Lov om vegfraktavtaler av 20. desember 1974 nr. 68

Forskrifter

Forskrift til lov om petroleumsvirksomhet av 27. juni 1997 nr. 653

Forskrift om fastsettelse av tariffer mv. for bestemte innretninger av 20. desember 2002 nr. 1724

Rettsavgjørelser

Rt. 1919 s. 167

Rt. 1919 s. 203

Rt. 1948 s. 370
Rt. 1953 s. 1334
Rt. 1957 s. 1011
Rt. 1970 s. 1059 (Knutelindommen)
Rt. 1981 s. 445
Rt. 1994 s. 626
Rt. 1997 s. 1322

Offentlige dokumenter

Ot.prp.nr. 80 (1986-1987)	Om A Kjøpslov B Lov om samtykke til ratifikasjon av FN-konvensjonen om kontrakter for internasjonale løssørekjøp, vedtatt 11. april 1980
St.prp.nr. 36 (2000-2001)	Eierskap i Statoil og fremtidig forvaltning av SDØE

Internasjonale rettsakter

Direktiv 98/30/EF	Europa-parlamentet og Rådets direktiv 98/30/EF af 22. juni 1998 om felles regler for det indre marked for naturgas vedtatt med hjemmel i EF-traktaten særlig art. 57 nr. 2, 66 og 100 a (nye art. 47, 55 og 95)
CISG	FN-konvensjonen om kontrakter for internasjonale løssørekjøp
COTIF-CIM-konvensjonen	Uniform Rules Concerning the International Carriage of Goods by Rail (CIM). Appendix B to the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980.

Standardavtaler

PIL-kontrakten	Standardkontrakt om tilknytning og bruk av sentralnettet, inngått mellom Statnett og nettkunder som er medlemmer av Prosess- og foredlingsindustriens landsforening.
NF 92	Norsk Fabrikasjonskontrakt 1992
NS 3430	Norsk Standard 3430 – Alminnelige kontraktsbestemmelser om utførelse av bygg- og anleggsarbeider.
MVL/NIFO-kontrakten	North Sea Offshore Lump Sum Construction Contract. 1983

Elektroniske kilder¹⁹¹

<http://www.gasviagassled.com>
<http://www.gassmagasinet.no>

Oppslagsverk

Longman Webster English College Dictionary, Longman Group Limited, England 1984. ISBN 0582 55576 0.

¹⁹¹ Sist sjekket 31.12.03.

